

**Canadian National Railway Company**  
*Appellant;*

and

**Nor-Min Supplies Limited** *Respondents.*

1975: December 17; 1976: January 30.

Present: Laskin C.J. and Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR  
ONTARIO

*Railways—National Railway Company—Quarry owned by railway company—Quarry producing crushed rock for railway ballast—Applicability of provincial mechanics' lien legislation—Whether quarry an integral part of the railway system—Canadian National Railways Act, R.S.C. 1970, c. C-10, s. 18(1)—Railways Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 2(1).*

*Mechanic's liens—Whether applicable to quarry owned by railway company—Quarry producing crushed rock for railway ballast—Whether quarry an integral part of the railway system—Canadian National Railways Act, R.S.C. 1970, c. C-10, s. 18(1)—Railways Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 2(1)—The Mechanics' Lien Act, R.S.O. 1970, c. 267.*

Subcontractors under a quarrying contract let by the C.N.R. to a general contractor, who became bankrupt, filed liens against the quarrying area in which the contract was to be carried out and against the adjacent C.N.R. right of way. The quarried rock was to be crushed and then stockpiled parallel to and about 25 feet from the railway line, and a siding had been built to facilitate loading the crushed rock on to railway cars. The trial judge amended the lien claims to exclude the railway right of way. A judgment maintaining the lien claims in their amended form was affirmed by the Ontario Court of Appeal.

On further appeal, it was contended that the *Mechanics' Lien Act*, R.S.O. 1970, c. 267 was inapplicable because (1) the quarrying operation was within an area covered by a declaration of works for the general advantage of Canada pursuant to s. 18(1) of the *Canadian National Railways Act*, R.S.C. 1970, c. C-10; (2) the quarrying operation where carried out was within the

**La Compagnie des chemins de fer nationaux  
du Canada** *Appelante;*

et

**Nor-Min Supplies Limited** *Intimée.*

1975: le 17 décembre; 1976: le 30 janvier.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz et de Grandpré.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE L'ONTARIO

*Chemins de fer—Compagnie des chemins de fer nationaux—Carrière appartenant à la compagnie de chemins de fer—Carrière de pierre concassée servant au ballastage de lignes de chemins de fer—Applicabilité de la législation provinciale relative au privilège du fournisseur de matériaux—La carrière fait-elle partie intégrante du réseau de chemins de fer?—Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, S.R.C. 1970, c. C-10, par. 18(1)—Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, par. 2(1).*

*Privilège du fournisseur de matériaux—Le privilège s'applique-t-il dans le cas d'une carrière appartenant à une compagnie de chemins de fer?—Carrière de pierre concassée servant au ballastage de lignes de chemins de fer—La carrière fait-elle partie intégrante du réseau de chemins de fer?—Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, S.R.C. 1970, c. C-10, par. 18(1)—Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, par. 2(1)—The Mechanics' Lien Act, R.S.O. 1970, c. 267.*

Des sous-traitants dans un contrat d'exploitation de carrière, accordé par le C.N. à un entrepreneur général qui a fait faillite, ont enregistré un privilège sur la carrière où le contrat devait être exécuté et sur l'emprise adjacente du C.N. La pierre devait être concassée et empilée le long de la voie ferrée, à environ 25 pieds de celle-ci, et on avait construit une voie de service afin de faciliter le chargement de la pierre concassée dans les wagons. Le juge de première instance a modifié les revendications pour exclure l'emprise. La Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement accueillant les revendications de privilèges dans leur forme modifiée.

Dans un appel subséquent, on a plaidé que le *Mechanics' Lien Act*, R.S.O. 1970, c. 267 n'est pas applicable parce que (1) l'entreprise d'extraction est un ouvrage à l'avantage général du Canada en vertu du par. 18(1) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada*, S.R.C. 1970, c. C-10; (2) ladite entreprise entre dans le champ de la définition de «chemins de fer»

definition of "railway" in s. 2(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 and was on that account or was, in any event, an integral part of the railway transportation system; and (3) in view of the foregoing, there would be an impermissible interference with the operation of a federally authorized transportation system if the C.N.R. land on which the quarrying was carried out was subject to provincial mechanics' lien legislation.

*Held:* The appeal should be dismissed.

None of these contentions is maintainable, having regard to the trial Judge's finding that the maintenance of the site for quarrying was a matter of convenience to the C.N.R. The quarry was neither within the phrase "other transportation works" in s. 18(1) of the *Canadian National Railways Act*, nor within the definition of "railway" in s. 2(1) of the *Railway Act*. The fact that the quarry was a source of supply for railway purposes did not, in the circumstances, make it an essential or integral part of the C.N.R.'s transportation system so as to exclude the application of provincial mechanics' lien legislation, especially in the absence of preclusive federal legislation.

Further, the trial judge had power under the *Mechanics' Lien Act* to amend the description of the land subjected to lien.

*Canada Labour Relations Board et al. v. C.N.R. Co.*, [1975] 1 S.C.R. 786; *C.P.R. v. A.-G. B.C. et al.*, [1950] A.C. 122, followed; *Wilson v. Esquimalt & Nanaimo Railway Co.*, [1922] 1 A.C. 202; *Crawford v. Tilden et al.* (1907), 14 O.L.R. 572; *Johnson & Carey Co. v. Canadian Northern R. Co.* (1918), 44 O.L.R. 533; *Re Perini Ltd. v. Can-Met Explorations Ltd. and Guaranty Trust* (1958), 15 D.L.R. (2d) 375, appeal quashed 17 D.L.R. (2d) 715; *Campbell-Bennett Ltd. v. Comstock Midwestern Ltd. et al.*, [1954] S.C.R. 207; *C.P.R. Co. v. Parish of Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367, referred to.

APPEAL from a judgment of the Ontario Court of Appeal affirming a judgment in favour of lien claimants who were subcontractors in respect of a quarrying contract let by Canadian National Railways to a general contractor who became bankrupt. Appeal dismissed.

ou «voie ferrée» du par. 2(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2 et de ce fait, ou de toute manière, elle constitue une partie intégrante du chemin de fer en tant que réseau de transport; et (3) pour l'un quelconque des motifs précédents, les biens-fonds du C.N. sur lesquels on exploite la carrière ne peuvent être soumis à la législation provinciale relative aux privilèges du fournisseur de matériaux car il s'agirait alors d'une ingérence inadmissible dans l'exploitation d'une entreprise de transport relevant de la compétence fédérale.

*Arrêt:* Le pourvoi est rejeté.

Compte tenu de la conclusion du juge de première instance selon laquelle le C.N. conserve l'emplacement de la carrière pour des raisons de commodité, aucun de ces arguments n'est soutenable. La carrière ne relève pas de l'expression «autres ouvrages de transport» au par. 18(1) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* ni de la définition de «chemin de fer» au par. 2(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Le fait que la carrière soit une source d'approvisionnement aux fins du chemin de fer ne la rend pas, dans les circonstances, une partie essentielle et intégrante du réseau de transport du C.N. de façon à la soustraire à l'application d'une loi provinciale sur le privilège du fournisseur de matériaux, particulièrement en l'absence d'une loi fédérale à cet effet.

En outre, le juge de première instance avait le pouvoir, en vertu du *Mechanics' Lien Act*, de modifier la description des biens-fonds que l'on prétendait soumis au privilège.

Arrêts suivis: *Le Conseil canadien des relations du travail et autres c. le C.N.*, [1975] 1 R.C.S. 786; *C.P.R. v. A.-G. B.C. et al.*, [1950] A.C. 122; arrêts mentionnés: *Wilson v. Esquimalt & Nanaimo Railway Co.*, [1922] 1 A.C. 202; *Crawford v. Tilden et al.* (1907), 14 O.L.R. 572; *Johnson & Carey Co. v. Canadian Northern R. Co.* (1918), 44 O.L.R. 533; *Re Perini Ltd. v. Can-Met Explorations Ltd. et Guaranty Trust* (1958), 15 D.L.R. (2d) 375, appel rejeté 17 D.L.R. (2d) 715; *Campbell-Bennett Ltd. c. Comstock Midwestern Ltd. et autres*, [1954] R.C.S. 207; *C.P.R. Co. v. Parish of Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367.

POURVOI interjeté d'un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario confirmant un jugement en faveur de créanciers privilégiés qui étaient des sous-traitants dans un contrat d'exploitation de carrière accordé par le C.N. à un entrepreneur général qui a fait faillite. Pourvoi rejeté.



*J. F. Laing*, for the appellant.

*R. E. Zelinski, Q.C.*, and *D. E. Johnson*, for the respondents, Nor-Min Supplies Ltd., Douglas Rentals Ltd, and Gilbert Cameron.

*H. Michael Kelly*, for the respondents, Angelo Guerrieri.

The judgment of the Court was delivered by

THE CHIEF JUSTICE—This is an appeal in a mechanics' lien action which was maintained against the appellant Canadian National Railway Company (hereinafter referred to as C.N.R.) in favour of lien claimants who were subcontractors in respect of a quarrying contract let by C.N.R. to a general contractor who became bankrupt. The quarrying was to be done on an island which had been owned by the C.N.R. since about 1910, was adjacent to a line of railway and was found in 1969 to contain a particular kind of rock suitable for ballast to enable the railway to carry out a capital rehabilitation programme and thereafter to meet maintenance requirements.

The contract out of which the lien claims ultimately arose was entered into at the end of December 1969 and provided for the quarrying, crushing and stockpiling of the crushed rock in designated areas on the island and for the loading of the crushed rock on railway cars. The stockpiling was parallel to and about twenty-five feet from the main line of the railway and a siding was built to facilitate the loading and to permit a larger stockpiling area while allowing the main line to be utilized for through traffic as necessary. The lien claimants had provided materials and services in connection with the performance of the contract, and their claims of lien had in some cases extended to C.N.R.'s right-of-way as well as to the quarrying area. The trial judge amended the lien claims so far as necessary to make it clear that the railway right-of-way was excluded from the land subject to lien. I take this to have been done to conform to the judgments in the Ontario cases of *Crawford v. Tilden*<sup>1</sup> and *Johnson & Carey Co. v. Canadian Northern Railway Co.*<sup>2</sup>, both holding

<sup>1</sup> (1907), 14 O.L.R. 572.

<sup>2</sup> (1918), 44 O.L.R. 533.

*J. F. Laing*, pour l'appelante.

*R. E. Zelinski, c.r.*, et *D. E. Johnson*, pour les intimés, Nor-Min Supplies Ltd., Douglas Rentals Ltd., et Gilbert Cameron.

*H. Michael Kelly*, pour l'intimé Angelo Guerrieri.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE EN CHEF—Il s'agit d'un pourvoi à l'encontre d'un arrêt accueillant une action en revendication de privilège intentée contre l'appelante, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après appelée le C.N.) en faveur de créanciers privilégiés qui étaient sous-traitants dans un contrat d'exploitation de carrière accordé par le C.N. à un entrepreneur général qui a fait faillite. L'extraction devait avoir lieu sur une île appartenant au C.N. depuis 1910, adjacente à une voie ferrée. En 1969, on y découvrit une variété particulière de roche, servant au ballast, que la compagnie pourrait utiliser pour mettre en œuvre un programme de réfection d'envergure et assurer par la suite l'entretien de ses voies.

Le contrat sur lequel sont fondées les créances privilégiées a été conclu à la fin de décembre 1969. Il prévoyait l'extraction, le concassage et l'empilage de la pierre concassée à des endroits indiqués sur l'île et le chargement de la pierre dans des wagons. La pierre était empilée le long de la voie principale, à environ vingt-cinq pieds de celle-ci, et on avait construit une voie de service afin de faciliter le chargement et de disposer d'un plus grand espace pour l'empilage, tout en dégagant la voie principale pour le trafic régulier. Les créanciers privilégiés avaient fourni des matériaux et des services pour l'exécution du contrat et leurs revendications de privilège s'étendaient dans certains cas à l'emprise du C.N. et à la carrière. Le juge de première instance a modifié les revendications, dans la mesure où c'était nécessaire, pour exclure clairement l'emprise du chemin de fer des biens-fonds soumis au privilège. Je pense qu'il s'agit là d'une application des décisions rendues en Ontario, *Crawford v. Tilden*<sup>1</sup> et *Johnson & Carey Co. v. Canadian Northern Railway Co.*<sup>2</sup>, selon lesquelles

<sup>1</sup> (1907), 14 O.L.R. 572.

<sup>2</sup> (1918), 44 O.L.R. 533.



that the right-of-way of railways which are subject to the exclusive legislative authority of the Parliament of Canada cannot be subjected to provincial mechanics' lien legislation. The judgment maintaining the lien claims was affirmed, without written reasons, by the Ontario Court of Appeal.

I am of the opinion that the trial judge could properly amend the description of the land alleged to be subjected to lien, power to that end residing in *The Mechanics' Lien Act*, R.S.O. 1970, c. 267. No issue is taken with the validity of the lien claims if the land against which the claims were filed is subject to provincial mechanics' lien legislation. The contention of the appellant C.N.R. on this question is a three-fold one; first, it alleges that the quarrying operation on the island is within the declaration of works for the general advantage of Canada under s. 18(1) of the *Canadian National Railways Act*, R.S.C. 1970, c. C-10; second, it submits that the quarrying operation on the island is within the definition of "railway" in s. 2(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 and is, by that reason or is in any event, an integral part of the railway as a transportation system; and, third, it submits that on either of the foregoing bases, the land on which the quarrying was carried out could not be subject to provincial mechanics' lien legislation because that would involve an impermissible interference with the operation of a federally authorized transportation operation. In my opinion, neither of the first two submissions is made out and, consequently, the third does not call for decision. It is unnecessary therefore to determine whether the holding in *Re Perini Ltd. v. Can-Met Explorations Ltd. and Guaranty Trust*<sup>3</sup>, (appeal quashed for want of jurisdiction) can have application here. That case decided that provincial mechanics' lien legislation applied to a uranium mine, wholly situate in the Province, although the mine had been declared to be a work for the general advantage of Canada. The ground for this holding was that even if a sale of the mine took place to satisfy lien claimants, it would not result in the fragmentation or dismemberment of an

l'emprise des chemins de fer qui relèvent de la compétence législative exclusive du Parlement du Canada, ne peut être soumise à la législation provinciale relative au privilège du fournisseur de matériaux. La Cour d'appel de l'Ontario a confirmé, sans motif écrit, le jugement accueillant les revendications de privilège.

J'estime que le juge de première instance pouvait légitimement modifier la description des biens-fonds que l'on prétendait soumis au privilège, en vertu du pouvoir que lui confère la *Mechanics' Lien Act*, S.R.O. 1970, c. 267. On ne conteste pas la validité des créances privilégiées si les biens-fonds sur lesquels portent les revendications sont soumis à la législation provinciale relative au privilège du fournisseur de matériaux. La plaidoirie de l'appellant C.N. sur ce point comporte trois éléments; d'abord, il soutient que l'entreprise d'extraction sur l'île est un ouvrage à l'avantage général du Canada en vertu du par. 1 de l'art. 18 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada*, S.R.C. 1970, c. C-10; ensuite, il soutient que ladite entreprise sur l'île entre dans le champ de la définition de «chemin de fer» ou «voie ferrée» du par. 1 de l'art. 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2 et que de ce fait, ou de toute manière, elle constitue une partie intégrante du chemin de fer en tant que réseau de transport; en dernier lieu, il maintient que pour l'un quelconque des motifs précédents, les biens-fonds sur lesquels on exploite la carrière ne peuvent être soumis à la législation provinciale relative au privilège du fournisseur de matériaux car il s'agirait alors d'une ingérence inadmissible dans l'exploitation d'une entreprise de transport relevant de la compétence fédérale. A mon avis, les deux premières prétentions n'étant pas justifiées, nous n'avons pas à nous prononcer sur la troisième. Il est donc inutile de décider s'il y a lieu d'appliquer l'arrêt *Re Perini Ltd. v. Can-Met Explorations Ltd. and Guaranty Trust*<sup>3</sup> (appel cassé pour défaut de compétence). On a décidé dans cet arrêt que la loi provinciale sur le privilège du fournisseur de matériaux s'appliquait à une mine d'uranium située entièrement dans la province, bien que la

<sup>3</sup> (1958), 15 D.L.R. (2d) 375, appeal quashed (1959), 17 D.L.R. (2d) 715.

<sup>3</sup> (1958), 15 D.L.R. (2d) 375, appel cassé (1959), 17 D.L.R. (2d) 715.

operation or enterprise within exclusive federal regulatory control, as would be the result in the case of an interprovincial pipe-line or railway: see *Campbell-Bennett Ltd. v. Comstock Midwestern Ltd.*<sup>4</sup>

The trial judge made certain findings of fact and arrived at certain conclusions of law which are attacked by the appellant. These findings and conclusions are as follows:

The lands in question as amended are a quarry having been developed as such only recently by the Canadian National Railway. There are no buildings upon the said lands nor does the said Defendant's railway cross any part of the said lands. The rock from the quarry has been used by the Canadian National Railway for improvements to its railway roadbed.

I am satisfied on the evidence that over the years the Canadian National Railway has sold parts of these lands to individuals for private purposes; further that they have sold rock from the said land to private individuals. Part of the land has been sold for highway purposes and recreational purposes.

Further that there are many other sites within the immediate area equally suitable for this purpose *i.e.* a quarry.

I am further satisfied that the maintenance of this site is a matter of convenience only to the Canadian National Railway and is not an integral part of its railway qua railway. The sale of these lands will not in any way affect the operation by the Canadian National Railway of its interprovincial railway and I am satisfied that the lands are not necessarily incidental to its operation as an interprovincial railway.

I am satisfied to proceed on the appellant's contention that there is no evidence that the appellant sold off parts of the island to private persons or that they sold any amount of rock from the island to private persons. Again, I am prepared to qualify the trial judge's finding that there were

mine ait été déclarée un ouvrage à l'avantage général du Canada. Ce jugement est fondé sur le fait que, même si la mine était vendue pour payer les créanciers privilégiés, cela n'entraînerait pas le morcellement ou le démembrement d'une exploitation ou d'une entreprise relevant de la compétence réglementaire exclusive du fédéral, comme ce serait le cas s'il s'agissait d'un pipe-line ou d'un chemin de fer interprovincial: voir *Campbell-Bennett Ltd. c. Comstock Midwestern Ltd.*<sup>4</sup>

Le juge de première instance a établi certaines conclusions de fait et de droit, que l'appelant conteste. Les voici:

[TRADUCTION] Les biens-fonds en question, après la modification, sont une carrière que les Chemins de fer nationaux du Canada exploitent comme telle depuis peu de temps. Il ne s'y trouve aucun bâtiment et la voie ferrée de la défenderesse ne les traverse pas. Les Chemins de fer nationaux du Canada utilisent la pierre de la carrière pour réparer la superstructure de la voie ferrée.

Les éléments de preuve m'ont convaincu qu'au cours des années, les Chemins de fer nationaux du Canada ont vendu des parties de ces biens-fonds à des particuliers pour un usage privé; qu'ils ont également vendu de la pierre extraite à des particuliers. Une partie de ces biens-fonds a été vendue aux fins de la construction de routes et à des fins récréatives.

En outre, beaucoup d'autres emplacements dans les environs immédiats conviennent également à cette fin, *c.-à-d.* à une carrière.

Je suis également convaincu que les Chemins de fer nationaux du Canada ne conservent cet emplacement que pour des raisons de commodité et que celui-ci ne constitue pas une partie intégrante de leur chemin de fer comme tel. La vente de ces biens-fonds n'aura aucun effet sur l'exploitation par les Chemins de fer nationaux du Canada de leur réseau interprovincial et je suis convaincu que les biens-fonds ne sont pas nécessairement accessoires à l'exploitation du réseau interprovincial en tant que tel.

Je suis d'accord avec l'appelant que la preuve ne révèle pas qu'il ait vendu des parties de l'île ni de la pierre extraite de l'île à des particuliers. En outre, je suis prêt à atténuer la portée de la conclusion du juge de première instance selon laquelle d'autres emplacements dans les environs

<sup>4</sup> [1954] S.C.R. 207.

<sup>4</sup> [1954] R.C.S. 207.



other sites in the immediate area suitable for quarrying rock required by the appellant; I shall take the evidence to indicate that it was not shown that there were no other nearby areas that could supply the required rock. This, however, still leaves unimpaired the trial judge's conclusion that the maintenance of the site for quarrying was a matter of convenience to the C.N.R. Accepting then as the factual situation that C.N.R. owned land adjacent to its railway line and used that land as a quarry for the supply of rock ballast for its line, the first question that arises is whether the quarrying operation on the land comes within s. 18(1) of the *Canadian National Railways Act*, which reads as follows:

**18.** (1) The railway or other transportation works in Canada of the National Company and of every company mentioned or referred to in Part I or Part II of the schedule and of every company formed by any consolidation or amalgamation of any two or more of such companies are hereby declared to be works for the general advantage of Canada.

The appellant's contention that the quarry comes within the phrase "other transportation works in Canada of the National Company" is untenable. Although there is no definition of the phrase "other transportation works" in the legislation, this Court considered the phrase in its judgment in *Canada Labour Relations Board and Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers v. Canadian National Railway Company*<sup>5</sup>, where it also drew on the history of s. 18(1) in determining the scope of the phrase. Whereas in the original 1919 constituent Act of the C.N.R., the declaratory provision embraced the "works" of any of the companies which became part of the C.N.R. system, the specification since 1955 has been "transportation works". I am of the opinion that the rationale upon which this Court proceeded in holding that Jasper Park Lodge was not within the scope of the declaration in s. 18(1) is equally applicable to exclude the quarry in the present case. Neither ownership nor the power to acquire a quarry or land suitable for quarrying can support the claim made under s. 18(1). A related submission in s. 18(1) appeared to

immédiats conviennent à l'extraction de la pierre dont l'appelant a besoin; j'estime que la preuve ne révèle pas l'existence, dans les environs immédiats, d'un pareil emplacement. Toutefois, ceci ne contredit pas la conclusion du juge de première instance selon laquelle le C.N. conserve l'emplacement de la carrière pour des raisons de commodité. En admettant comme situation de fait que le C.N. possède un bien-fonds adjacent à sa voie ferrée et qu'il l'utilise comme carrière à ballast pour entretenir ses voies ferrées, il s'agit en premier lieu de déterminer si l'entreprise d'extraction relève du par. (1) de l'art. 18 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* dont voici le texte:

**18.** (1) Sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport, au Canada, de la Compagnie du National et de chaque compagnie mentionnée ou visée dans la Partie I ou la Partie II de l'annexe, et de chaque compagnie formée par la réunion ou fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies.

La prétention de l'appelant selon laquelle la carrière entre dans le champ de l'expression «autres ouvrages de transport, au Canada de la Compagnie du National» est insoutenable. Bien que la Loi ne définisse pas l'expression «autres ouvrages de transport», la présente Cour l'a examinée dans l'affaire *Le Conseil Canadien des Relations du Travail et la Fraternité Canadienne des Cheminots, Employés des Transports et Autres Ouvriers c. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*<sup>5</sup>, où elle a également dressé l'historique du par. (1) de l'art. 18 en déterminant la portée de l'expression. Alors qu'en 1919, la première loi organique du C.N. contenait une disposition déclaratoire visant les «ouvrages» de l'une quelconque des compagnies intégrées au réseau du C.N., depuis 1955, la Loi précise «ouvrages de transport». J'estime que le raisonnement suivi par la Cour pour conclure que le Jasper Park Lodge n'était pas couvert par la déclaration du par. (1) de l'art. 18 vaut également en l'espèce pour exclure la carrière. Ni le droit de propriété ni le pouvoir d'acquérir une carrière ou des biens-fonds convenant à l'exploitation d'une carrière ne peuvent

<sup>5</sup> [1975] 1 S.C.R. 786.

<sup>5</sup> [1975] 1 R.C.S. 786.



be founded on the definition of "railway" in s. 2(1) of the *Railway Act* and on the application of statements made in *Wilson v. Esquimalt and Nanaimo Railway*<sup>6</sup>, by Duff J. (as he then was) who delivered the judgment of the Privy Council. Section 2(1), upon which the appellant relies also to support his second submission (to be considered hereafter), reads as follows:

"railway" means any railway that the company has authority to construct or operate, and includes all branches, extensions, sidings, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, property real or personal and works connected therewith, and also any railway bridge, tunnel or other structure that the company is authorized to construct; and, except where the context is inapplicable, includes street railway and tramway;

This definition is in the same terms as the definition of "railway" in s. 2(21) of the *Railway Act*, 1919 (Can.), c. 68, which was in force when the *Wilson* case was decided.

The *Wilson* case arose out of the following circumstances. The Esquimalt and Nanaimo Railway Co. was the grantee from the federal Crown of certain land as a subsidy in aid of the construction of a line of railway on Vancouver Island. The land was part of a tract (the railway belt) previously granted by the Province to the federal Crown. In 1904 the Province enacted settlers' legislation, applicable to the railway belt, to enable an occupier or improver of land therein to obtain a grant thereof from the Province, if the grant was sought within twelve months of the effective date of the Act. In 1905, the railway of the Esquimalt and Nanaimo Railway Co. was declared to be a work for the general advantage of Canada and the definition of "railway" became accordingly of importance for the scope of the declaration. The Province in 1917 extended its settlers' legislation to permit applications for grants to be made up to September 1 of that year and a grant was made

étayer la prétention fondée sur le par. (1) de l'art. 18. Un argument connexe relatif au par. (1) de l'art. 18 semble être fondé sur la définition de «chemin de fer» au par. (1) de l'art. 2 de la *Loi sur les chemins de fer* et sur l'application de certaines déclarations du juge Duff (alors juge puîné), qui a rendu le jugement du Conseil privé dans *Wilson v. Esquimalt and Nanaimo Railway*<sup>6</sup>. Voici le texte du par. (1) de l'art. 2, invoqué par l'appelant à l'appui de son second argument que nous étudierons plus loin:

«chemin de fer» ou «voie ferrée» signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter, et comprend tous les embranchements et prolongements, toutes les voies de garage et d'évitement, toutes les gares et stations, tous les dépôts et quais, tout le matériel roulant, tout l'équipement, toutes les fournitures, tous les biens meubles ou immeubles, et tous les ouvrages qui en dépendent, et aussi tout pont de chemin de fer, tout tunnel ou toute autre construction que la compagnie est autorisée à ériger; et, sauf lorsque le contexte ne le permet pas, comprend le chemin de fer urbain et le tramway;

Cette définition reprend les termes de la définition de «chemin de fer» au par. (21) de l'art. 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, 1919 (Can.), c. 68, qui était en vigueur quand l'arrêt *Wilson* a été rendu.

L'affaire *Wilson* résulte des circonstances suivantes. Le gouvernement fédéral avait concédé à Esquimalt and Nanaimo Railway Co. certains biens-fonds à titre de subvention pour la construction d'une ligne de chemin de fer sur l'île de Vancouver. Les biens-fonds faisaient partie d'une bande de terrain (la ceinture ferroviaire) concédée antérieurement par la province au gouvernement fédéral. En 1904, la province a édicté une loi relative aux colons, applicable à la ceinture ferroviaire et permettant au premier occupant d'un terrain ou à celui qui l'améliore d'en obtenir la concession si la demande en était faite dans les douze mois de la date d'entrée en vigueur de la Loi. En 1905, le chemin de fer de Esquimalt and Nanaimo Railway Co. a été déclaré un ouvrage à l'avantage général du Canada et par conséquent, la définition de «chemin de fer» a pris de l'importance pour établir la portée de la déclaration. En 1917, la province a prorogé sa loi

<sup>6</sup> [1922] 1 A.C. 202.

<sup>6</sup> [1922] 1 A.C. 202.



accordingly to the appellants. In 1918, after the grant, the federal Government disallowed the 1917 provincial Act, and the question principally argued before the Privy Council was whether the effect of the disallowance was to nullify grants previously made.

The Privy Council answered this question in the negative and hence allowed the appeal (which had gone directly to it from a judgment of the British Columbia Court of Appeal), but in the course of its reasons statements were made which were relied upon by the C.N.R. in the present case. Duff J. said this (at pp. 207-208 of [1922] 1 A.C.):

Upon the passing of the Act of 1905, in virtue of the enactments of s. 91, head 29, and s. 92, head 10, of the *British North America Act*, 1867, the "railway" of the respondent company passed within the exclusive legislative jurisdiction of the Parliament of Canada and, accordingly, their Lordships think the Legislature of the Province ceased to possess the authority theretofore vested in it under head 10 of s. 92 and head 13 of the same section of that Act, to deprive the railway company of its legal title to any of the subjects actually forming part of the "railway" so declared to be "a work for the general advantage of Canada," and to vest that title in another. It does not follow, however, that lands acquired by the railway company as a subsidy granted for the purpose of aiding in the construction of the railway and not held by the company as part of its "railway" or of its undertaking as a railway company were withdrawn from the legislative jurisdiction of the Province in relation to "property and civil rights"; and, in their Lordships' opinion, that authority was, notwithstanding the enactment of the Dominion Act of 1905, still exercisable in relation to such subjects.

On the other hand, as their Lordships have already noticed, the railway company was, by virtue of the stipulations contained in the conveyance to Ganner, the owner of certain rights (to take timber for railway purposes, rights of way for the railway, to take land for stations and workshops), which rights, it cannot be denied, were held by the company as part of its railway undertaking. Whether or not they were actually part of the "work," that is to say of the "railway" declared to

relative aux colons afin de permettre la présentation de demandes de concessions jusqu'au premier septembre de cette année-là et, en conséquence, une concession a été accordée à l'appelante. En 1918, après la concession, le gouvernement fédéral a désavoué la Loi provinciale de 1917 et la question débattue au premier chef devant le Conseil privé consistait à savoir si le désaveu avait pour effet d'annuler les concessions accordées antérieurement.

Le Conseil privé a répondu à cette question par la négative et a par conséquent accueilli le pourvoi (interjeté directement d'un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique), mais, dans ses motifs, il a fait des déclarations sur lesquelles le C.N. s'appuie en l'espèce. Le juge Duff dit (aux p. 207 et 208, [1922] 1 A.C.):

[TRADUCTION] Quand la Loi de 1905 a été adoptée, en raison de la promulgation du par. 29 de l'art. 91 et du par. 10 de l'art. 92 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* de 1867, le «chemin de fer» de la compagnie intimée est entré dans le champ de la compétence législative exclusive du Parlement du Canada, et, par conséquent, leurs Seigneuries sont d'avis que la législature de la province a perdu la compétence, que lui conféraient auparavant les par. 10 et 13 de l'art. 92 de l'Acte, de déposséder la compagnie de chemin de fer de son droit de propriété sur les éléments faisant réellement partie du «chemin de fer» déclaré être «un ouvrage à l'avantage général du Canada», et de conférer ce droit à une autre personne. Toutefois, il ne s'ensuit pas que les biens-fonds, acquis par la compagnie de chemin de fer suite à une subvention accordée pour venir en aide à la construction du chemin de fer et que la compagnie ne détient pas à titre d'élément de son «chemin de fer» ou de son entreprise comme compagnie de chemin de fer, ont été soustraits à la compétence législative de la province relative à «la propriété et les droits civils»; et, de l'avis de leurs Seigneuries, nonobstant l'adoption de la Loi fédérale de 1905, cette compétence pouvait toujours être exercée relativement à ces sujets.

Par contre, comme l'ont déjà souligné leurs Seigneuries, en vertu des stipulations du contrat de cession en faveur de Ganner, la compagnie de chemin de fer conservait certains droits (droit de prendre du bois pour le chemin de fer, droits de passage du chemin de fer, droit d'utiliser le terrain pour les gares et les ateliers), droits, on ne peut le nier, que la compagnie détenait à titre d'élément de son entreprise de chemin de fer. Qu'ils aient ou non réellement fait partie de l'«ouvrage»,



be "a work for the general advantage of Canada," these rights were so identified with the railway undertaking as to justify the most serious doubts whether they could legally be swept away or impaired by Provincial legislation. And it was with entire propriety that Mr. Taylor, as counsel for the appellants, agreed that all lands and all such rights as ought to be considered as part of the railway undertaking should be treated as excluded from the operation of the grant.

Indeed, the real controversy seems to concern the coal only, and as regards the coal it appears to have been so dealt with that it would be impossible to regard it as any longer a part of the railway undertaking, though in respect of the working of it, in so far as such working may affect the railway, all parties are of course under the control of the Board of Railway Commissioners.

The distinction which Duff J. set up between "rights" held by the company as part of its railway undertaking and "rights" which were part of the works declared to be for the general advantage of Canada (the reference to "rights" being to the taking of timber for railway purposes, railway rights-of-way and land for stations and workshops) does not appear to me to be founded on any constitutional principle but rather on what was the scope of the declaration made under s. 92(10)(c) of the *British North America Act*. The reliance of the appellant in the present case is on the words "property real or personal and works connected therewith" in the definition of "railway", a definition which is not part of the *Canadian National Railways Act* but only of the *Railway Act* and can, at best, be only indirectly incorporated into the former Act. The reliance is asserted both for the purpose of seeking cover under s. 18(1) of the *Canadian National Railways Act* and for the purpose of supporting the submission that the quarry is an integral part of the railway *qua* railway.

The reliance on the definition of "railway" as including "property real or personal and works connected therewith" to bring the quarry under s. 18(1) is effectively answered, in my opinion, by the judgment of the Privy Council in *C.P.R. v. Attor-*

c'est-à-dire du «chemin de fer» déclaré être «un ouvrage à l'avantage général du Canada», ces droits formaient une partie intégrante de l'entreprise de chemin de fer au point que nous sommes en droit de douter très sérieusement qu'ils aient pu être valablement supprimés ou restreints par une loi provinciale. C'est d'ailleurs à juste titre que M<sup>e</sup> Taylor, l'avocat de l'appelante, a convenu que tous les biens-fonds et les droits qu'il faut considérer comme partie de l'entreprise de chemin de fer doivent être traités comme exclus de la concession.

En fait, la véritable controverse ne semble porter que sur le charbon qui, d'ailleurs, dû à la façon dont il a été considéré, ne peut plus dorénavant être traité comme une partie de l'entreprise de chemin de fer, cependant, dans la mesure où le traitement du charbon peut toucher le chemin de fer, toutes les parties sont bien sûr soumises à la surveillance de la Commission des chemins de fer du Canada.

La distinction du juge Duff entre les «droits» détenus par la compagnie dans le cadre de son entreprise de chemin de fer et les «droits» qui faisaient partie des ouvrages déclarés à l'avantage général du Canada (les «droits» visant l'appropriation du bois pour le chemin de fer, les droits de passage du chemin de fer et le terrain pour les gares et les ateliers) n'est fondée, à mon avis, sur aucun principe constitutionnel, mais plutôt sur ce qui constituait la portée de la déclaration faite en vertu de l'al. c) du par. 10 de l'art. 92 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*. L'appelant s'appuie en l'espèce sur les mots «tous les biens meubles ou immeubles, et tous les ouvrages qui en dépendent» de la définition de «chemin de fer», définition n'apparaissant pas dans la *Loi sur les chemins de fer* et qui, au mieux, ne peut s'appliquer qu'indirectement à la première loi. Cet argument est invoqué à la fois pour rendre le par. (1) de l'art. 18 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* applicable et pour étayer l'argument selon lequel la carrière fait partie intégrante du chemin de fer comme tel.

A mon avis, la question de savoir si la définition de «chemin de fer» comprend «tous les biens meubles ou immeubles, et tous les ouvrages qui en dépendent» afin d'assujettir la carrière au par. (1) de l'art. 18 est effectivement résolue dans l'arrêt



ney-General of British Columbia<sup>7</sup>, the well-known *Empress Hotel* case, where, at p. 147 the Privy Council said that "there is nothing in the definition [of railway] to indicate that it was intended to include anything which is not a part of or used in connexion with the operation of, a railway system"; and it added that "the words 'connected therewith' qualify the whole phrase and refer back to the preceding words, and therefore property which is not connected with the railway system is not included". I shall come back to the *Empress Hotel* case and to the definition of "railway" in dealing with the appellant's second submission.

Duff J. did not come to any conclusion in the *Wilson* case on whether land used by the railway as therein indicated came within the "works" declared to be for the general advantage of Canada, but whether or not he was doubtful on the question under the legislation then in force there can, in my opinion, be no doubt that under the present formulation of "other transportation works" the quarrying operation does not come within it.

I turn to the C.N.R.'s second submission. It invokes the definition of "railway" as an aid to its contention that the quarry was an integral part of the railway system and hence to be viewed *qua* the application of provincial legislation as in no different position from the railway line itself. Of course, there is no principle of absolute immunity from provincial legislation of railways that are under exclusive federal regulatory control. The principle is as old as *C.P.R. v. Notre-Dame de Bonsecours*<sup>8</sup>, where it is expressed by Lord Watson at p. 372. Provincial legislation may, to some extent, apply to interprovincial and international railway systems even in respect of the railway lines themselves and *a fortiori* may apply in respect of operations which are not integral to the transportation facility. The matter came up again fifty years later, in a context more akin to that in the present case, in the

du Conseil privé, *Le Canadien Pacifique c. Le procureur général de la Colombie-Britannique*<sup>7</sup>, la célèbre affaire de l'*Hôtel Empress*, où le Conseil privé a déclaré à la p. 147 [TRADUCTION] «il n'y a rien dans la définition (de chemin de fer) qui révèle l'intention d'inclure quelque chose qui ne fait pas partie du réseau de chemin de fer ou qui n'est pas utilisé en relation avec l'exploitation de celui-ci»; et il a ajouté que [TRADUCTION] «les mots 'qui en dépendent' concernent l'expression toute entière et se rapportent aux mots qui les précèdent et qu'en conséquence, les biens qui ne dépendent pas du réseau de chemin de fer ne sont pas inclus». Je vais revenir à l'affaire de l'*Hôtel Empress* et à la définition de «chemin de fer» en étudiant le second argument de l'appelant.

Le juge Duff n'a pas spécifié dans l'affaire *Wilson* si les biens-fonds utilisés par le chemin de fer, mentionnés dans cet arrêt, faisaient partie des «ouvrages» déclarés être à l'avantage général du Canada; toutefois, qu'il ait été indécis ou non à ce sujet aux termes de la Loi en vigueur à l'époque, il n'y a aucun doute, à mon avis, qu'en vertu de la formulation actuelle de l'expression «autres ouvrages de transport», l'exploitation de la carrière n'en fait pas partie.

Venons-en au second argument du C.N. Celui-ci s'appuie sur la définition de «chemin de fer» pour étayer sa prétention selon laquelle la carrière forme une partie intégrante du réseau de chemin de fer et, par conséquent, aux fins de l'application de la loi provinciale, doit être considérée au même titre que la ligne de chemin de fer elle-même. Bien sûr, aucun principe n'accorde aux chemins de fer relevant du pouvoir réglementaire exclusif fédéral une immunité absolue les soustrayant aux lois provinciales. Cette règle a été exposée pour la première fois par lord Watson dans *C.P.R. v. Notre-Dame de Bonsecours*<sup>8</sup>, à la p. 372. Les lois provinciales peuvent, dans une certaine mesure, s'appliquer aux réseaux de chemin de fer interprovinciaux et internationaux, même aux lignes de chemin de fer elles-mêmes et, *a fortiori*, elles peuvent s'appliquer à des entreprises qui ne font

<sup>7</sup> [1950] A.C. 122.

<sup>8</sup> [1899] A.C. 367.

<sup>7</sup> [1950] A.C. 122.

<sup>8</sup> [1899] A.C. 367.



*Empress Hotel* decision, already referred to. There the Privy Council decided, affirming this Court and the British Columbia Court of Appeal, that provincial hours of work legislation applied to employees of a hotel, owned and operated by the C.P.R., which was built in the interests of the company's railway and steamship business but was open to the general public. In coming to its decision, the Privy Council, speaking through Lord Reid (at p. 143), posed the following question, which is adaptable to the issue in the present case:

The question for decision, therefore, is, . . . whether the *Empress Hotel* is a part of the appellant's railway works and undertaking connecting the province of British Columbia with other provinces or is a separate undertaking. A company may be authorized to carry on, and may in fact carry on, more than one undertaking. Because a company is a railway company it does not follow that all its works must be railway works or that all its activities must relate to its railway undertaking. . . .

If the intended supply of rock for ballast for a railway line makes that quarrying operation part of the railway undertaking, would not the same conclusion follow with respect to the supply of fuel and with respect to factories that produce railway cars or locomotives or that produce the rails that are laid on the right-of-way? On this view, proximity to the railway line would not matter, and counsel for the C.N.R. affirmed that this was his position. In short, although not saying that mere ownership of any enterprise or land by the C.N.R. is enough to immunize such holdings from provincial regulatory legislation, the contention of counsel is that because the output of the quarry is devoted to its use for the railway line the operation and the land on which it is carried on become part of the railway undertaking, part of the transportation system.

We are not concerned here with any competent federal legislation which purports to exclude the application of provincial legislation like *The Mechanics' Lien Act* of Ontario. Nor, apart from

pas partie intégrante de l'entreprise de transport. La question s'est à nouveau posée cinquante ans plus tard, dans des circonstances qui ressemblent plus à celles de l'espèce, dans l'affaire *Hôtel Empress* susmentionnée. Le Conseil privé a alors statué, confirmant la présente Cour et la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, que la Loi provinciale sur les heures de travail s'appliquait aux employés d'un hôtel appartenant au Canadien Pacifique, exploité par lui et construit dans l'intérêt de son chemin de fer et de sa compagnie de paquebots, mais ouvert au grand public. Parlant au nom du Conseil privé, lord Reid a, dans ses motifs (à la p. 143), posé en ces termes une question adaptable au présent litige:

[TRADUCTION] La question à trancher est donc, . . . celle de savoir si l'hôtel *Empress* est un élément des ouvrages et de l'entreprise de chemin de fer de l'appelante reliant la province de la Colombie-Britannique à d'autres provinces ou s'il constitue une entreprise distincte. Une compagnie peut être autorisée à exploiter et peut en fait exploiter plus d'une entreprise. Parce qu'il s'agit d'une compagnie de chemin de fer, il ne s'ensuit pas que tous ses ouvrages doivent être des ouvrages de chemin de fer ou que toute son activité doive se rapporter à son entreprise de chemin de fer. . . .

Si l'approvisionnement prévu en pierre pour le ballast d'une ligne de chemin de fer, fait de cette entreprise d'extraction une partie de l'entreprise de chemin de fer, ne devrait-on pas en venir à la même conclusion pour l'approvisionnement en carburant et pour les usines de fabrication de wagons, de locomotives ou de rails qui sont posés sur l'emprise? A ce point de vue, la proximité de la ligne de chemin de fer n'a aucune importance et l'avocat du C.N. a déclaré être de cet avis. Sans pour autant prétendre que la simple possession par le C.N. d'une entreprise ou de biens-fonds suffise à les soustraire à la réglementation provinciale, l'avocat maintient que la production de la carrière étant destinée à la ligne de chemin de fer, l'entreprise et les biens-fonds sur lesquels elle est exploitée font partie intégrante de l'entreprise de chemin de fer et du réseau de transport.

Nous ne sommes pas saisis en l'espèce d'une loi fédérale valide qui vise à empêcher l'application d'une loi provinciale comme la *Mechanics' Lien Act* of Ontario. Il n'est pas question non plus, en

such federal legislation, do we even reach any issue of immunity from provincial legislation unless the quarry is shown to be more than a convenience, more than a source of supply for railway purposes but, indeed, an essential part of the transportation operation in its day-to-day functioning. In the circumstances of the present case I cannot arrive at such a conclusion. The mere economic tie-up between the C.N.R.'s quarry and the use of the crushed rock for railway line ballast does not make the quarry a part of the transportation enterprise in the same sense as railway sheds or switching stations are part of that enterprise. The exclusive devotion of the output of the quarry to railway uses feeds the convenience of the C.N.R., as would any other economic relationship for supply of fuel or materials or rolling stock, but this does not make the fuel refineries or depots or the factories which produce the materials or the rolling stock parts of the transportation system.

I would dismiss the appeal with costs.

*Appeal dismissed with costs.*

*Solicitors for the appellant: Blackwell, Law, Threadgold & Co., Toronto.*

*Solicitors for Nor-Min Supplies Limited, respondent: Carrel, Pustina & Zelinski, Thunder Bay.*

*Solicitors for Douglas Rentals Limited, respondent: Bradley & Wolder, Fort Frances.*

*Solicitors for A. Guerrieri, respondent: H. Michael Kelly, Toronto.*

dehors l'existence de pareille loi fédérale, d'une immunité soustrayant à l'application d'une loi provinciale, à moins que l'on démontre que la carrière est plus qu'une commodité, plus qu'une source d'approvisionnement aux fins du chemin de fer, mais forme en fait une partie essentielle de l'entreprise de transport dans son fonctionnement quotidien. Dans les circonstances présentes, je ne peux pas tirer cette conclusion. Le simple lien économique entre la carrière du C.N. et l'utilisation de la pierre concassée pour le ballast de la ligne de chemin de fer ne font pas de la carrière un élément de l'entreprise de transport au sens où les hangars de chemin de fer ou les gares de triage en font partie. Le fait que la production de la carrière soit destinée exclusivement au chemin de fer convient au C.N., comme le ferait n'importe quelle autre relation économique pour l'approvisionnement en carburant, en équipement ou en matériel roulant, mais ceci ne fait pas entrer les raffineries de pétrole, les entrepôts ou les usines qui fabriquent l'équipement ou le matériel roulant dans le réseau de transport.

Je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

*Pourvoi rejeté avec dépens.*

*Procureurs de l'appelante: Blackwell, Law, Threadgold & Co., Toronto.*

*Procureurs de l'intimée, Nor-Min Supplies Limited: Carrel, Pustina & Zelinski, Thunder Bay.*

*Procureurs de l'intimée, Douglas Rentals Limited: Bradley & Wolder, Fort Frances.*

*Procureurs de l'intimée, A. Guerrieri: H. Michael Kelly, Toronto.*