

BETWEEN:

1932
May 31.
Jun. 1.
Oct. 31.

J. ARTHUR RENAUD ET AL. PLAINTIFFS;

AND

CANADIAN NATIONAL RAILWAY }
COMPANY } DEFENDANT.

Expropriation—Injurious affection to property not expropriated—Measure of damages—Damage peculiar to property—Loss of trade and personal inconvenience not recoverable.

The Plaintiffs seek to recover compensation for part of their lands taken by expropriation and for damages for injury to an adjoining lot owned by them, due to the construction of a viaduct for which the other part of the land was expropriated.

Held, that section 17 of 19-20 Geo. V, c. 10, amending the Canadian National Railway Company Act, does not limit the scope of section 23 of the Expropriation Act, and that the Canadian National Railway Company must pay, not only the value of the land actually

- taken by expropriation but also the damages caused to lands injuriously affected by the construction of the public work, in this case a viaduct.
2. That the damages recoverable for injurious affection are such as are attributable to the construction of the public work and not such as would flow from its operation, and only to the extent to which such injurious affection depreciates said land and makes it less valuable.
 3. That no damage can be recovered for personal inconvenience or loss of trade, nor damages which the owner of the land suffers in common with the public generally.

1933
 RENAUD
 ET AL
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.

ACTION to recover from the defendant the compensation for the land expropriated and taken by it for the construction of a viaduct and for damages resulting from injurious affection to a lot owned by the plaintiffs adjoining the one expropriated.

The action was tried before the Honourable Mr. Justice Angers at Montreal.

A. Geoffrion, K.C., and F. Chaussé for Plaintiffs.

G. Barclay, K.C., and E. H. Eberts for Defendant.

The facts and questions of law raised are stated in the reasons for judgment.

ANGERS J., now (October 31, 1932), delivered the following judgment:

Les demandeurs, en leur qualité d'ayants droit à la succession de l'honorable Louis Renaud, en son vivant sénateur de Montréal, réclament de la défenderesse, Canadian National Railway Company, un montant de \$83,639.21.

La réclamation comprend deux item distincts: le premier, pour un montant de \$27,305.21, réclamé à titre d'indemnité pour une propriété expropriée par la défenderesse pour la construction d'un viaduc, au-dessus de ses voies ferrées, sur la rue de la Montagne, entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame, à Montréal; le second, s'élevant à \$56,334, réclamé à titre de dommage à une propriété voisine non expropriée, résultant de la construction de ce viaduc.

[The learned Judge here discusses the question of title and also the matter of the compensation to be allowed to the Plaintiffs for the property taken and expropriated and fixes such compensation at the sum of \$17,416.02 for the land and buildings. He then proceeds to discuss the other question of the right to recover for injurious affection to property not expropriated, and the matter of the amount to

1933

RENAUD

ET AL

v.

CANADIAN

NATIONAL

RAILWAY

Co.

Angers J.

be allowed for such injurious affection by the construction of the public work in question.]

J'examinerai maintenant la réclamation des demandeurs pour dommages causés à leur immeuble de la rue Rolland comme conséquence de la construction du viaduc de la rue de la Montague.

Le cas des dommages causés un immeuble détérioré par la construction d'ouvrages publics est régi par l'article 23 de la loi des expropriations (S.R.C., 1927, ch. 64): (See text.) (Texte français et anglais donné ici.)

L'article 17 de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada (S.R.C., 1927, ch. 172) tel qu'amendé par 19-20 Geo. V, ch. 10, article 2, contient, entre autres, la disposition suivante: (Voir texte.)

Le sous-paragraphe (*d*) du paragraphe (2) de l'article 17 décrète *inter alia* ce qui suit: (Voir texte.)

Le sous-paragraphe (*c*) du paragraphe 2 de l'article 17, avant l'amendement fait par 19-20 Geo. V, ch. 10, article 2, état ainsi conçu: (Voir texte.)

Comme on le constate, le sous-paragraphe (*d*) du paragraphe (2) du nouvel article 17 ne fait aucune allusion à l'indemnité payable à l'égard de terrains endommagés ou lésés par suite de la construction d'ouvrages publics. Est-ce à dire que le législateur a entendu priver le propriétaire de terrains ainsi endommagés de l'indemnité prévue par la loi des expropriations? Je ne le crois pas, pour deux raisons: d'abord parce que la clause générale de l'article déclarant la loi des expropriations applicable à la Compagnie est aussi large dans le nouvel article que dans l'ancien. Celui-ci stipulait que "toutes les dispositions de la loi des chemins de fer, sauf. . . . les dispositions. . . . se rapportant. . . . à l'expropriation ou l'utilisation de terrain, s'appliquent à la Compagnie et à son entreprise, déclaration étant faite que toutes les dispositions de la loi des expropriations, sauf quand elles sont incompatibles avec la présente loi, s'appliquent, *mutatis mutandis*, à la Compagnie et à son entreprise, au lieu des dispositions de la loi des chemins de fer ainsi exceptées." Le nouvel article 17, de son côté, décrète que "toutes les dispositions de la loi des chemins de fer s'appliquent à la Compagnie, sauf les réserves suivantes: (*c*) celles des dispositions qui sont inconciliables avec les dispositions de la loi des expo-

priations telle que rendue applicable à la Compagnie par la présente loi; (2) (a) toutes les dispositions de la loi des expropriations, sauf lorsqu'elles sont inconciliables avec les dispositions de la présente loi; s'appliquent, *mutatis mutandis*, à la Compagnie."

En comparant ces deux textes, qui ne pèchent pas par excès de précision, il me semble que le législateur n'a pas eu l'intention de libérer la Canadian National Railway Company de l'obligation de payer une indemnité au propriétaire d'un immeuble endommagé ou lésé par la construction d'ouvrages publics. Bien que cela ne puisse légalement servir à l'interprétation d'une loi, j'ai eu la curiosité de prendre connaissance du "bill" qui a provoqué cet amendement: c'est le bill 130, intitulé "Loi modifiant la loi des chemins de fer nationaux du Canada", dont la première lecture eut lieu le 15 avril 1929; je trouve en marge de l'article 2, abrogeant l'article 17 de la loi des chemins de fer nationaux du Canada et le remplaçant par l'article 17 actuel, la note explicative suivante:—

2. L'objet de cet amendement est de rendre applicable aux chemins de fer Nationaux les dispositions de la loi des expropriations. Sous l'article actuel, n'est applicable à la compagnie cette partie de la loi des expropriations qui concerne la prise de possession et l'utilisation des terrains; et par cet amendement les dispositions relatives à la détermination de l'indemnité s'y appliqueront également.

Poussant plus loin mes recherches pour tâcher de découvrir quel avait été le but du législateur, j'ai consulté le Hansard—ou, pour lui donner son titre régulier, le rapport officiel des débats de la Chambre des Communes—où j'ai trouvé, à la séance du 22 avril 1929, celle où le bill a subi la deuxième lecture, les explications suivantes de la part du parrain du "bill" (p. 1804, 2ème colonne):

There is, however, one important provision which is contained in section 2 of the bill. It can be dealt with probably more intelligently in committee of the whole than at this stage of the bill. Briefly, it seeks to make available to the Canadian National Railways the provisions of the Expropriation Act, and as it will be of some interest to my legal friends in the house, I can say that the object of it is to endeavour to secure a uniform procedure in connection with large matters of expropriation which, from the point of view of the Canadian National, can be more conveniently carried on through the Exchequer Court, than by the means available in various parts of the country.

Naturellement, pas plus que la note explicative dans le "bill", ces déclarations faites à la Chambre peuvent-elles me servir à interpréter la loi. Elles ne font que confirmer l'opinion que je m'étais formée que le législateur n'avait

1933
 RENAUD
 ET AL
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.
 Angers J.

1933
 REINAUD
 ET AL
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.
 Angers J.

pas eu en vue, en remplaçant l'article 17, d'enlever au propriétaire dont l'immeuble se trouve détérioré ou lésé par la construction d'ouvrages publics l'indemnité qui lui est accordée par la loi des expropriations.

La deuxième raison pour laquelle je ne crois pas que le législateur ait voulu priver de son recours le propriétaire d'un immeuble détérioré ou lésé par la construction d'un ouvrage public, c'est qu'aux termes de la loi des expropriations, la Couronne, en pareil cas, est responsable et doit indemniser le propriétaire; je ne puis concevoir que le législateur ait voulu mettre la Canadian National Railway Company dans une position plus avantageuse que la Couronne et la libérer d'une responsabilité que celle-ci, en pareilles circonstances, encourrait.

Je me crois justifié de conclure que le nouvel article 17 de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada n'a pas pour effet de restreindre la portée de l'article 23 de la loi des expropriations.

Ceci établi, il me reste à déterminer si l'immeuble des demandeurs qui n'a pas été exproprié, savoir le lot 575, a été détérioré ou, selon l'expression anglaise, "injuriously affected", par la construction du viaduc en question.

Il ne peut y avoir indemnité que pour le dommage causé par la construction de l'ouvrage public; il ne saurait être question d'indemnité pour le dommage résultant de la mise en opération ou de l'exploitation de ce dernier.

Pour donner lieu à un recours en indemnité, quatre conditions sont requises:

1. il faut que le dommage ait été causé par un acte autorisé par le statut;
2. il faut que ce dommage provienne d'un acte qui, s'il n'eût pas été autorisé par le statut, aurait donné ouverture à une action en vertu du droit commun;
3. il faut que le dommage soit causé à l'immeuble lui-même c'est-à-dire que la construction de l'ouvrage public le déprécie ou en diminue la valeur; il ne peut être question d'indemnité dans le cas de dommage personnel ou au Commerce;
4. il faut que le dommage résulte de la construction et non de l'exploitation de l'ouvrage public.

Il y a maintes décisions dans ce sens et il est inutile d'insister.

La première condition me paraît remplie: il s'agit bien en effet d'un ouvrage public autorisé par statut. La seconde condition me paraît également remplie: si la défenderesse ou toute autre personne eût, sans autorisation, érigé le viaduc dont il s'agit, un propriétaire lésé par cette construction aurait eu, à mon avis, un recours en dommages en vertu de la loi.

Il reste les troisième et quatrième conditions; ce sont les seules qui, en l'espèce, présentent quelque difficulté.

Il ne suffit pas que le propriétaire subisse quelque inconvénient ou encourt quelque perte dans son commerce pour qu'il ait droit à une indemnité; il faut que l'immeuble lui-même, pour le propriétaire actuel ou pour tout autre, soit détérioré—la traduction française n'est pas heureuse et le mot "détérioré" ne comporte pas le même sens que les mots "injuriously affected" du texte anglais—ou déprécié ou diminué en valeur. Il ne faut pas que le dommage causé en soit un dont souffre le public en général; ce dommage doit être particulier à la propriété du réclamant. Ceci cependant ne doit pas être interprété trop rigoureusement; je ne crois pas qu'il y ait lieu de prétendre que seule la propriété du réclamant doit être affectée et que s'il y en a plus d'une le recours disparaît; il peut fort bien se trouver deux ou trois autres propriétés dans la même localité qui subissent également une dépréciation, sans que pour cela l'on puisse soutenir que la dépréciation est générale et n'affecte personne en particulier. Prenons, par exemple, la propriété de la rue Rolland; elle comprend trois magasins. Si chacun de ces trois magasins eût appartenu à un propriétaire différent, il me semble qu'il serait absurde de conclure qu'aucun d'eux ne saurait avoir de recours du fait que la dépréciation est commune aux trois. Ce que la loi et la jurisprudence, il me semble, ont en vue c'est de restreindre les cas où il pourrait y avoir ouverture à une indemnité aux immeubles situés dans le voisinage immédiat de l'ouvrage public et d'empêcher que tous les propriétaires dans un rayon considérable puissent prétendre à des dommages plus ou moins aléatoires et indéfinis à leurs immeubles. Ceci est juste; il ne faut pas rendre impossible l'exécution de travaux publics en accordant à tous et chacun, qui se croient lésés et qui, en fait, ne subissent

1933
 RENAUD
 ET AL.
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.
 Angers J.

1933
 RENAUD
 ET AL.
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.
 Angers J.

que des inconvénients, un recours en dommages, l'intérêt public doit primer l'intérêt privé.

D'un autre côté, s'il est établi que des immeubles dans le voisinage immédiat d'un ouvrage public sont dépréciés comme résultat de la construction de cet ouvrage, je crois qu'il y a lieu de dédommager les propriétaires de ces immeubles et de leur accorder une indemnité raisonnable, équivalente autant que possible à la dépréciation que subissent ces immeubles. Chaque cas naturellement est un cas d'espèce. La question de savoir si un immeuble en particulier subit une dépréciation est une question de fait. S'il ne faut pas s'écarter des principes établis et reconnus, il est impossible d'ignorer les faits de chaque cas particulier et de décider un cas par l'autre.

Dans la cause de *The King v. MacArthur* (1), sur laquelle le procureur de la défenderesse s'appuie principalement, pour ne pas dire uniquement, pour conclure au rejet de la réclamation des demandeurs, la Cour Suprême, infirmant le jugement de la Cour de l'Echiquier (2), a décidé que le propriétaire d'un immeuble n'a pas droit à une indemnité du seul fait que, par suite de la construction d'un ouvrage public, il a été privé de l'usage d'un chemin conduisant à un district avoisant et obligé de se servir d'un autre chemin moins avantageux ou convenable.

Il s'agissait d'une pétition de droit en vertu de laquelle le pétitionnaire réclamait de la Couronne une indemnité dans les circonstances suivantes. MacArthur était propriétaire d'un immeuble résidentiel dans le village de Cardinal, comté de Grenville. Le village de Cardinal est situé sur la rive nord du Saint-Laurent. Jusqu'à 1897, le canal passait au sud du village, soit entre le village et le fleuve. En 1897, le Gouvernement a changé le cours du canal, le faisant passer au nord du village; de la sorte les deux extrémités du village, à l'est et à l'ouest, se sont trouvées bornées par le nouveau canal et le seul pont, traversant le canal, s'est trouvé situé vers le centre du village. La propriété du pétitionnaire étant à l'une des extrémités du village, il a réclamé des dommages pour diminution de valeur de son immeuble et inconvénient de n'avoir accès au district avoisinant que par un pont mobile, sur lequel passait un

(1) (1904) 34 S.C.R. 570.

(2) (1904) 8 Ex. C.R. 245.

chemin de fer, ce qui avait pour effet d'allonger sa route et de la rendre plus dangereuse. Le juge Nesbitt, qui a rendu le jugement en Cour Suprême, résume avec assez de précision les faits desquels il a conclu à une absence de responsabilité de la part de la Couronne; je ne puis mieux faire que citer ses remarques:

"In this case all the evidence shows is that the suppliant, in common with all others, is cut off from one access to Prescott, by what is known as the old highway, but all other methods of access or egress to or from the village remain the same, and the Government, under the Expropriation Act, section 3, subsec. f, substituted another road in lieu thereof, so that the suppliant still has access to Prescott although by not so convenient a road. This is an inconvenience which he suffers in common with all the other persons desiring to use that portion of the highway which is cut off. I do not think that any case can be found which, under the English law, would hold that for such a construction the plaintiff could himself maintain an action. I think the remedy by indictment, it is absolutely clear, from all the authorities, that mere inconvenience of a person, or loss of trade or business, is not the subject of compensation." et plus loin (p. 576):

"The evidence makes it quite plain that the reason the witnesses said that the property was depreciated in value is because it is less convenient as it is a somewhat longer road, and parties are held by the opening of the bridge, and also because railway tracks are upon the bridge, which of course is not an item which can be considered in this case."

A la lecture du rapport il est évident que cette cause offre plusieurs points de dissemblance avec la présente. Dans la cause du *Roi v. MacArthur*, le Gouvernement a déplacé le lit d'un canal et, en ce faisant, a coupé une rue aux deux extrémités d'un village. Pour parer à cette éventualité et donner accès aux résidents de cette rue au sud du village et au chemin de Prescott en particulier, il a jeté un pont sur le canal à peu près à mi-chemin des deux extrémités, ouest et est, de la rue en question. En agissant ainsi le Gouvernement a enlevé au pétitionnaire et à tous les autres résidents dans la même localité une route vers la partie sud du village et la chemin de Prescott, mais il a substitué à la route qu'il a fermée une autre route; la seconde était apparemment un peu plus longue que la première, ce qui pouvait être un inconvénient, mais rien de plus. Le juge de la Cour de l'Exchiquier avait vu plus qu'un simple inconvénient et avait accordé au pétitionnaire une indemnité de \$1,200. Comme je le disais tout à l'heure, la Cour Suprême n'a vu qu'un inconvénient dans cette substitution de chemin et elle a trouvé que cet inconvénient était le même pour tous les résidents de Cardinal et le

1933
 RENAUD
 ET AL.
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.
 Angers J.

1933

RENAUD
ET AL
v.CANADIAN
NATIONAL
RAILWAY
Co.

Angers J.

public en général et elle a infirmé le jugement de cette Cour.

Ici la défenderesse, en construisant son viaduc, a fermé au trafic en voiture la rue de la Montagne entre la rue Rolland et la rue Notre-Dame. Elle aurait pu donner et elle aurait de fait donné une issue par la rue de la Montagne, de la rue Rolland à la rue Notre-Dame, si elle eût ouvert de chaque côté du viaduc les chemins ou rues que prévoyait son plan, accepté par la Cité de Montréal et approuvé par la Commission des Chemins de fer. Elle prétend qu'elle a ouvert une route de l'extrémité sud de la ruelle Rolland (ou rue Taillefer) à la rue Notre-Dame sur un terrain lui appartenant. Je dois dire que, pour moi, la ruelle Rolland est une impasse et restera telle tant et aussi longtemps que la défenderesse n'aura pas créé une servitude de passage perpétuelle en faveur des demandeurs ou leurs ayants cause ou cédé par dédicace ou autrement, à la Cité de Montréal, le terrain situé à l'extrémité sud de la ruelle Rolland et s'étendant jusqu'à la rue Notre-Dame. La défenderesse a soutenu devant la Commission des Chemins de fer et elle soutient devant cette Cour que les chemins indiqués sur le plan exhibit 2 ne devaient être que pour son usage personnel. Qui l'empêchera de soutenir la même chose au sujet du terrain au sud de la ruelle Rolland, quand bon lui semblera? Elle pourra clôturer ce terrain ou y ériger les constructions qu'elle voudra et les demandeurs n'auront aucun recours pour la contraindre à l'ouvrir ou le laisser vacant pour qu'ils puissent continuer à y passer. L'on a prétendu que le cas des demandeurs était celui du public en général dans le voisinage. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur les plans F et Q pour se convaincre du contraire. Toutes les propriétés ayant front sur la rue de la Montagne, du côté est aussi bien que du côté ouest, entre la rue Rolland et la rue Notre-Dame, ont été acquises ou expropriées par la défenderesse. Au nord de la rue Rolland à aller jusqu'aux voies de la défenderesse, les propriétés des deux côtés de la rue de la Montagne appartenaient avant la construction du tunnel et appartiennent encore à la défenderesse. Toutes les propriétés du côté nord de la rue Rolland, entre les rues de la Montagne et Aqueduc, à l'exception peut-être du lot numéro 585 situé au coin nord-est des rues Aqueduc et Rolland,

sont depuis longtemps la propriété de la compagnie; du côté sud de la rue Rolland, il n'y a, en arrière de la propriété Peterson située au coin sud-ouest de la rue de la Montagne, expropriée par la défenderesse, que celle des demandeurs. En arrière de la propriété des demandeurs rue Rolland, il y a les lots 570, 571, et 574 ayant front sur la rue Taillefer; ils n'ont pas de façade sur la rue Rolland et leur position diffère essentiellement de celle de la propriété des demandeurs. Au surplus le lot 570, à en juger par le plan exhibit F, paraît appartenir à la défenderesse. En effet Wass, ingénieur à l'emploi de la compagnie, a déclaré que sur ce plan F, qu'il a lui-même produit, se trouvent indiqués en brun, outre les rues à proximité de l'immeuble des demandeurs, les lots sur lesquels la compagnie a, durant les travaux, ouvert et pavé des chemins pour faciliter le trafic. Sur le plan F, tout le devant du lot 570 est indiqué en brun. Il ne resterait donc sur le côté est de la rue Taillefer que les lots 571 et 574 au sujet desquels la preuve ne révèle rien et qui pourraient appartenir à des particuliers. Même si l'on devait en arriver à la conclusion que la position des propriétaires des lots 571 et 574 est indentique à celle des demandeurs il n'y aurait pas lieu, à mon sens, de conclure de là qu'il s'agit du public en général. L'on ne peut non plus soutenir que les propriétés au sud de la rue Rolland, du côté de la rue Aqueduc, sont dans la même situation que celle des demandeurs et qu'aurait pu l'être l'arrière partie du lot 577, si elle n'eût été expropriée. La sortie naturelle et la plus rapprochée pour ces quelques propriétés est la rue Aqueduc.

MacArthur et Keefe—il y avait deux causes, s'il n'y a eu qu'un appel, comme le fait voir le rapport de la Cour de l'Échiquier—n'ont pas, autant que la preuve le fait voir, été incommodés dans la possession ou la jouissance de leurs résidences respectives; la route pour aller à la gare ou tout autre endroit au sud du canal pouvait être un peu plus longue; c'est le seul inconvénient qu'ils subissaient. Dans le cas qui nous occupe les occupants de l'immeuble ont complètement perdu leur sortie par la rue de la Montagne—la défenderesse n'y a substitué aucun autre route bien qu'apparemment elle s'était engagée à le faire. La sortie sous le viaduc par la rue School et la rue Saint-Félix, quoique peu avantageuse, leur a été rendue impraticable à

1933
 ~~~~~  
 RENAUD  
 ET AL  
 v.  
 CANADIAN  
 NATIONAL  
 RAILWAY  
 Co.  
 Angers J.  
 ———

1933  
 ~~~~~  
 REINAUD
 ET AL
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.

 Angers J.

cause des piliers qui soutiennent le viaduc à l'entrée de la rue School dans la rue de la Montagne. Les occupants de la propriété de la rue Rolland restent avec une seule sortie; celle de la rue Aqueduc, plus éloignée et moins avantageuse pour les raisons déjà exposées et qu'il m'est inutile de répéter.

Les locataires sont partis, non pas durant la construction du viaduc, mais depuis. La raison en est simple: la clientèle s'éloignait; les embarras du trafic et la perte de temps en résultant les amenaient ailleurs, dans des endroits plus accessibles, où le trafic était moins entravé.

Je n'entends pas discuter, encore moins critiquer le jugement de la Cour Suprême *In re The King v. MacArthur*; je m'y soumettrais bien volontiers si je croyais les circonstances semblables dans les deux causes. Les deux cas diffèrent: l'honorable juge Nesbitt résumait ainsi dans la cause de *The King v. MacArthur* (p. 577) le motif déterminant de sa décision:

I think the property in this case is not so dependent upon the existence of the access which was so cut off as to constitute an injurious affection within the authority of the statute.

Or dans le cas qui m'occupe, je ne puis me convaincre qu'il n'y a qu'un inconvénient, le même pour tout le public du quartier. Il y a, à mon humble avis, une dépréciation évidente de la propriété elle-même. Je suis enclin à croire, après avoir entendu et pesé la preuve avec soin et avoir visité les lieux à deux reprises, une fois avec les procureurs des parties et une fois seul, que les constructions érigées sur le lot 575 n'ont plus et n'auront probablement jamais, à moins qu'un débouché convenable ne soit ouvert sur la rue de la Montagne, de la rue Rolland à la rue Notre-Dame, la valeur qu'elles avaient avant la construction du viaduc. Cette dépréciation n'est pas générale et commune à tous les immeubles du quartier; elle n'atteint que celui des demandeurs et, peut-être, à un moindre degré, les deux lots susdits sur la rue Taillefer ou ruelle Rolland. Les quelques immeubles à l'ouest de la rue Taillefer ont leur sortie naturelle par la rue Aqueduc. La défenderesse, dans sa réponse à la requête de la Cité de Montréal (exhibit D) alléguait que seule la succession Renaud, représentée par les demandeurs, s'était plainte de la non-ouverture du chemin du côté ouest de la rue de la Montagne, entre les rues Rolland et Notre-Dame. La raison en est simple; elle

était la seule à en souffrir. Il ne faut pas perdre de vue qu'après l'expropriation, toutes les propriétés des deux côtés de la rue de la Montagne entre la rue Notre-Dame et les voies de la défenderesse et toutes les propriétés du côté nord de la rue Rolland entre la rue de la Montagne et la rue Aqueduc, sauf peut-être le lot 585, qui, en réalité, a front sur la rue Aqueduc, appartenaient à la défenderesse. Outre la propriété des demandeurs, il ne restait de propriétés privées sur la rue Rolland que celles à l'ouest de la rue Taillefer et sur la rue Taillefer il n'y avait que les lots 571 et 574 susmentionnés, à l'arrière de l'immeuble des demandeurs. Encore une fois il n'y a rien d'étonnant que seule la succession Renaud se soit plainte du défaut d'ouverture d'un chemin de long du viaduc, du côté ouest, entre les rues Rolland et Notre-Dame.

Je crois devoir mentionner brièvement que le procureur de la défenderesse a, outre la cause de *The King v. MacArthur* citée à l'appui de sa prétention les causes suivantes: *The King v. La Cie des Carrières de Beauport* (1) et *Archibald v. The Queen* (2).

A la lecture du rapport dans la cause de *The King v. La Cie des Carrières de Beauport*, il ressort que la défenderesse prétendait avoir droit à une indemnité pour la fermeture de rues publiques qui, avant l'expropriation, existaient sur le terrain pris par la couronne; la cour en est arrivée à la conclusion que la défenderesse n'avait aucun droit particulier à ces rues, qu'elle était privée de leur usage et jouissance dans la même mesure que le public en général et qu'en conséquence il n'y avait aucune raison de lui accorder une indemnité: cette décision est basée sur les causes de *The King v. MacArthur* et de *Archibald v. The Queen*. Cette décision me paraît conforme au principe énoncé dans le jugement de la Cour Suprême *in re The King v. MacArthur* et je n'ai aucunement l'intention d'en discuter le bien-fondé; comme je le disais au sujet de cette dernière cause, je m'y soumettrais sans hésitation, si je croyais qu'il y a identité d'espèce, mais, à mon sens, les cas différents matériellement.

Les mêmes remarques s'appliquent à la cause de *Archibald v. The Queen*; là encore les faits sont bien différents

(1) (1918) 17 Ex. C.R., 415.

(2) (1893) 3 Ex. C.R., 251 et
(1894) 23 S.C.R., 147.

1933
 RENAUD
 ET AL
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.
 Angers J.

de ceux de la présente cause et, à mon humble avis, justifiaient le refus d'une indemnité. Je me contenterai de citer les quelques remarques suivantes de l'honorable juge Burdidge, p. 257:

Assuming that Barrachois Pond was navigable and that the suppliant had a right to use the same for rafting and floating his timber or lumber thereon, the right was common to the public, and the interference therewith of which he complains though it may have differed in degree did not differ in kind from that to which others of Her Majesty's subjects were exposed. There was no injury to the suppliant's land as such, nor to any right or interest therein. I had occasion to discuss this question in *The Queen v. Barry et al* and to refer to the cases at some length, and to the principles deducible therefrom, and I am satisfied that under the facts of this case the suppliant's claim for compensation for the injurious affection of his property cannot be sustained.

Cas d'espèce, comme le sont d'ailleurs la plupart des causes de cette nature.

En somme la doctrine aujourd'hui est bien établie et ne se discute plus; il ne peut y avoir recours en indemnité que lorsque la propriété est détériorée ou lésée, en d'autres mots, lorsqu'elle est dépréciée ou diminuée en valeur, ou, selon l'expression anglaise, *injuriously affected*. Aucun recours n'existe lorsqu'il n'y a qu'un inconvénient dont souffre le public en général.

Je crois que les causes de *Caledonian Railway Co. v. Walker's Trustees* (1) et de *Metropolitan Board of Works v. McCarthy* (2), sur lesquelles le procureur des demandeurs s'est appuyé et auxquelles l'honorable juge Nesbitt réfère *in re The King v. McArthur*, sont au point. Je me permettrai de citer les remarques suivantes du Lord Chancelier dans la cause de *Caledonian Railway Co. v. Walker's Trustees*, p. 284:

In the present case, as in *Chamberlain v. West End of London Railway Co.* and *Beckett's Case* (both which were approved and followed by this House in *Metropolitan Board of Works v. McCarthy*), the claim was made in respect of a direct and immediate injury to the respondent's estate by cutting off their direct and immediate access to Eglinton Street. The circumstances of Chamberlain's case closely resembled those of the present case. In *Beckett's Case* the width of the public road immediately opposite the plaintiff's premises was reduced, so as to render it, not useless to those premises for the purpose of access, but less convenient than before. In *McCarthy's Case* this House gave compensation for the obstruction of access to the River Thames from the plaintiff's premises through a public dock lying on the other side of a public road adjoining those premises.

It was argued for the appellants that these authorities ought not to be extended to any case of the obstruction of access to private property

(1) (1882) L.R., 7 App. Cas., 259. (2) (1874) L.R., 7 H.L., 243.

by a public road, when such construction is not immediately *ex adverso* of the property. This limitation, however, seems to me arbitrary and unreasonable, and not warranted by the facts either of *Chamberlain's* or of *McCarthy's Case*. A right of access by a public road to particular property must, no doubt, be proximate, and not remote or indefinite, in order to entitle to owner of that property to compensation for the loss of it; and I apprehend it to be clear that it could not be extended in a case like the present to all the streets in Glasgow through which the respondents might from time to time have occasion to pass for purposes connected with any business which they might carry on upon the property in question. But it is sufficient for the purposes of the present appeal to decide that the respondents' right of access from their premises to Eglinton Street, at a distance of no more than ninety yards, was direct and proximate, and not indirect or remote. The Court of Session has so decided, and I think your Lordships cannot, consistently with your decision in *McCarthy's Case*, do otherwise than affirm their judgment. I therefore so move your Lordships.

Les intimés, dans cette cause, étaient propriétaires d'un emplacement qui était borné sur trois côtés par des rues, dont deux croisaient la rue Eglinton à angle droit. La compagnie avait construit une voie ferrée du côté ouest de la rue Eglinton, interceptant ainsi l'accès des intimés à la rue Eglinton par les deux rues transversales susdites. Les intimés conservaient néanmoins un accès à la rue Eglinton par un chemin détourné, plus long et moins commode. La distance de la manufacture des intimés à la rue Eglinton par les deux rues transversales, sur lesquelles leur manufacture avait front, était de 90 verges. Comme nous l'avons vu, la Chambre des Lords a jugé qu'il y avait dépréciation de la propriété et que les intimés avaient en conséquence droit à une indemnité. Cette cause offre, avec la présente, beaucoup de similitude.

Lord Cairns, dans la cause de *Metropolitan Board of Works v. McCarthy* (p. 252 du rapport) s'exprimait ainsi :

Now, my Lords, divesting the present case of the more precise description which I have read from the Case, it appears to me to amount to this: The occupier or tenant of a house has got in front of his house two highways, the one highway being a road or a street, and the other immediately beyond and abutting upon the road or the street, being a highway by water. The highway by water is taken away from him—the highway by land remains. It appears to me that it is impossible to doubt that the destruction of the highway by water, situate as I have described it, is otherwise than a permanent injury to the property in question, by whomsoever, or for whatsoever purpose, that property may be occupied. The case appears to me to be extremely analogous to a case decided by the Court of Common Pleas before the present case, the case of *Beckett v. The Midland Railway Company*, in which there was, in front of the premises in question in that case, one single highway, the farther half, or the farther third portion of which was taken off and blocked up by the execution of the Defendant company's works. It was there held that that

1933

RENAUD
ET AL
v.CANADIAN
NATIONAL
RAILWAY
Co.Angers J.
—

1933
 ~~~~~  
 RENAUD  
 ET AL.  
 v.  
 CANADIAN  
 NATIONAL  
 RAILWAY  
 Co.

Angers J.  
 ———

was an injury which permanently and injuriously affected the premises in question; and it appears to me to be a matter entirely indifferent whether you have one highway, the farther half of which is blocked up and destroyed, or whether you have a double highway, first by land and then by water, and the part of the highway which consists of water is blocked up and destroyed.

Dans la même cause Lord Penzance disait (p. 263):

The question then, is, whether when a highway is obstructed, the owners of those lands which are situated in a sufficient degree of proximity to it to be depreciated in value by the loss of that access along the highway which they previously enjoyed; suffer especial damages 'more than' and 'beyond' the rest of the public. It surely cannot be doubted but that they do.

The immediate contiguity to a highway, commonly called frontage, is a well known and powerful element in the value of all lands in populous districts. Where frontage to a high road does not exist, propinquity and easy access to a high road are equally undoubted elements of value in such districts, distinguishing lands which have them from those which have them not. If, then, the lands of any owner have a special value by reason of their proximity to any particular highway, surely that owner will suffer special damage in respect of those lands beyond that suffered by the general public if the benefits of that proximity are withdrawn by the highway being obstructed. And if so, the owner of such lands appears to me to fall within the rule under which an action is maintainable, though the right interfered with is a public one.

Le Lord Chancelier (Lord Cairns) indique (p. 253, in fine, et p. 254). La distinction qui existe entre cette cause et celle de *Ricket v. Metropolitan Railway Co.* (1) mentionnée et commentée *in re The King v. MacArthur*. Il m'est inutile de discuter cette cause.

Deux décisions antérieures, suivies dans les causes de *Metropolitan Board of Works v. McCarthy* et *Caledonian Railway Co. v. Walker's Trustees*, dans lesquelles une indemnité a été accordée dans des circonstances assez semblables à celles de la présente cause, que je ne ferai que citer vu qu'elles sont discutées et analysées dans ces deux causes, mieux que je ne pourrais le faire moi-même, sont celles de *Chamberlain v. West End of London & Crystal Palace Railway Co.* (2) et *Beckett v. Midland Railway Co.* (3).

Une indemnité a été aussi accordée dans les causes suivantes: *McQuade v. The King* (4); *The Queen v. Barry* (5); *McPherson v. The Queen* (6).

(1) (1867) L.R., 2 H.L., 175.

(2) (1863) 2 B. & S., 617.

(3) (1867) L.R., 3 C.P., 82.

(4) (1902) 7 Ex. C.R., 318.

(5) (1891) 2 Ex. C.R., 333.

(6) (1882) 1 Ex. C.R., 53.

Les diverses lois sur lesquelles reposent ces arrêts sont substantiellement les mêmes que les nôtres sur le point particulier qui nous occupe; il s'agit en somme d'interpréter les mots "injuriously affected" ou "injury done" que l'on y rencontre: c'est l'opinion du juge Nesbitt *in re The King v. MacArthur* (p. 557):

I do not think that there is substantially much difference between the various expropriation acts which were referred to.

C'est aussi l'opinion du juge Fournier *in re McPherson v. The Queen* (loc. cit., p. 61):

Les expressions "injuriously affected" de l'acte impérial et "injury done" dans la 31 Vic., (D) c. 12, peuvent certainement être considérées comme parfaitement équivalentes. Ainsi les décisions rendues sur l'interprétation de l'acte impérial peuvent être citées, avec à propos, pour l'interprétation de notre statut.

La construction du viaduc rue de la Montagne a enlevé à l'immeuble des demandeurs rue Rolland sa sortie naturelle vers la rue Notre-Dame. L'accès à cette propriété n'est plus aussi facile. La clientèle des marchands qui l'occupaient s'en est détournée à cause de son accessibilité difficile et des délais en résultant. Les locataires sont partis. La propriété est vacante depuis l'automne de 1931 et difficile à louer. Elle ne pourra plus, aux dires de certains témoins, être utilisée que comme entrepôt. Sa valeur est dépréciée de façon permanente, indépendamment du genre de commerce que l'on pourra y exercer à l'avenir, à moins, comme je l'ai déjà dit, que le défenderesse ne se décide d'ouvrir, le long du viaduc, entre les rues Rolland et Notre-Dame, les chemins indiqués sur son plan, comme elle l'a fait à l'autre extrémité de son viaduc, du côté nord de la rue Saint-Jasques.

Il me reste à déterminer l'étendue de la dépréciation causée à l'immeuble de la rue Rolland par la construction du viaduc de la défenderesse.

[The learned judge here discusses the evidence adduced as to the amount of damages to be allowed for "injurious affection," finds the property was worth \$37,129, and that there was a 25 per cent depreciation in value due to the above mentioned construction, and allowed \$9,282.25 for injurious affection.]

*Judgment accordingly.*

1933  
 ~~~~~  
 RENAUD
 ET AL
 v.
 CANADIAN
 NATIONAL
 RAILWAY
 Co.

 Angers J.
