

**City of Montreal (Appellant)**

v.

**Canadian Transport Commission (Respondent)**

Court of Appeal, Jackett C.J., Perrier and Choquette D.J.J.—Montreal, November 22 and 23, 1972.

*Railways—Cost of grade separation at crossing—New over-pass constructed to relieve traffic at subway—Whether work “in respect of reconstruction and improvement”—Jurisdiction of Canadian Transport Commission to contribute to cost—Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 202(1)(b).*

The City of Montreal, with the authorization of the Canadian Transport Commission, constructed a viaduct to carry an east-west road in Montreal over the C.P.R. tracks at the intersection of the east-west road with a north-south road, which was carried under the C.P.R. tracks by a subway constructed in 1909. The purpose of the new construction was to relieve the pressure of the heavy motor traffic through the subway, which would be very costly as well as difficult to reconstruct.

*Held*, reversing the Canadian Transport Commission, the construction of the viaduct was a “work . . . done in respect of reconstruction and improvement” of an existing grade separation at a crossing within the meaning of section 202(1)(b) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, and the Canadian Transport Commission therefore had jurisdiction to make a payment toward the cost of the work out of the Railway Grade Crossing Fund.

*In re Railway Grade Crossing Fund* [1933] S.C.R. 81; *Minister of Roads v. C.N.R.* (1950) 66 C.R.T.C. 1; *A.-G. Que. v. C.P.R.* [1965] S.C.R. 729, considered.

APPEAL from and judicial review of decision of Canadian Transport Commission.

*E. Jurisic, Q.C.*, for appellant.

*D. J. Murphy and G. W. Nadeau* for Canadian Transport Commission.

JACKETT C.J. (orally)—This proceeding is an appeal under section 64(2) of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17 and c. 10 (2nd Supp.) and an application under section 28 of the *Federal Court Act*, which have been joined under Rule 1314 of the Federal Court Rules. The appeal is from a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian

**Ville de Montréal (Appelante)**

c.

**La Commission canadienne des transports (Intimée)**

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, les juges suppléants Perrier et Choquette—Montréal, les 22 et 23 novembre 1972.

*Chemins de fer—Coût d'un croisement de voies superposées—Construction d'un nouveau passage supérieur pour décongestionner le passage inférieur existant—S'agit-il de travaux exécutés «à l'égard d'une reconstruction et d'une amélioration»—Compétence de la Commission canadienne des transports pour affecter des fonds au financement des travaux—Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 202(1)(b).*

La ville de Montréal a construit à Montréal, avec l'autorisation de la Commission canadienne des transports, un viaduc pour servir au passage d'une route est-ouest au-dessus des voies du CP, à l'intersection de cette route et d'une autre orientée nord-sud et franchissant les voies du CP au moyen d'un passage inférieur construit en 1909. L'objet du nouvel ouvrage était de décongestionner le passage inférieur, qu'empruntait une circulation automobile très dense et qu'il aurait été très coûteux et techniquement difficile de reconstruire.

*Arrêt*: la décision de la Commission canadienne des transports est infirmée, la construction du viaduc constituant des «travaux . . . exécutés à l'égard de la reconstruction et de l'amélioration» d'un croisement de voies superposées existant, au sens de l'article 202(1)(b) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2; la Commission canadienne des transports avait donc compétence pour affecter au financement des travaux des fonds prélevés sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

Arrêts examinés: *In re la Caisse des passages à niveau de chemin de fer* [1933] R.C.S. 81; *Le ministre de la Voirie v. C.N.* (1950) 66 C.R.T.C. 1; *P. G. du Québec v. C.P.* [1965] R.C.S. 729.

APPEL et requête en examen judiciaire d'une décision de la Commission canadienne des transports.

*E. Jurisic, c.r.*, pour l'appelante.

*D. J. Murphy et G. W. Nadeau* pour la Commission canadienne des transports.

LE JUGE EN CHEF JACKETT (oralement)—Il s'agit en l'espèce d'un appel interjeté en vertu de l'article 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17 et c. 10 (2<sup>e</sup> Supp.) et d'une demande présentée en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui ont été joints conformément à la Règle 1314 des règles de la Cour fédérale. L'appel porte sur

Transport Commission which, by virtue of section 24(3) of the *National Transportation Act*, has effect as though it was made by the Commission, and the application is an application to review and set aside the same decision.

The decision in question is a decision whereby the Committee, in effect, refuses an application by the City of Montreal for a payment out of the Railway Grade Crossing Fund under section 202 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 which reads, in part, as follows:

202. (1) The sums heretofore or hereafter appropriated and set apart to aid actual construction work for the protection, safety and convenience of the public in respect of crossings shall be placed to the credit of a special account to be known as "The Railway Grade Crossing Fund", and shall, in so far as not already applied, be applied by the Commission in its discretion, subject to the limitations set forth in this section, solely toward the cost, not including that of maintenance and operation, of

- (a) work actually done for the protection, safety and convenience of the public in respect of existing crossings at rail level,
- (b) work actually done in respect of reconstruction and improvement of grade separations that are in existence at crossings on the 28th day of June 1955 and that, in the opinion of the Commission, are not adequate, by reason of their location, design or size, for the highway traffic using them, and
- (c) placing reflective markings on the sides of railway cars.

The City of Montreal was, by order of the Commission (Order No. R-8772) dated May 11, 1970, authorized to construct an overhead bridge or viaduct to carry a connecting road between Rosemont Boulevard and Van Horne Avenue across and over the right-of-way and tracks of the Canadian Pacific.

The application for payment out of the fund was in respect of the cost of that railway crossing. The facts that were, apparently, tentatively accepted by the Committee for the purpose of disposing of the application are those referred to in the following portion of the Committee's decision:

It was submitted to the Committee that the existing crossing is at St. Laurent Boulevard, with its subway grade separation, constructed in 1909 as authorized by Board Order No. 8839, and permits one lane of traffic in each

une décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports qui, en vertu de l'article 24(3) de la *Loi nationale sur les transports*, a le même effet que si la Commission l'avait rendue et la demande concerne l'examen et l'annulation de cette décision.

Aux termes de la décision en question, le Comité, en fait, rejette une demande de paiement sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer qu'a présentée la ville de Montréal, en vertu de l'article 202 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2 dont voici une partie:

202. (1) Les sommes jusqu'à présent ou dorénavant affectées et réservées pour aider aux travaux réels de construction en vue de la protection, de la sécurité et de la commodité du public aux passages doivent être placées au crédit d'un compte spécial appelé Caisse des passages à niveau de chemin de fer, et, dans la mesure où elles ne sont pas déjà appliquées, elles doivent être affectées par la Commission, à sa discrétion, sauf les restrictions énoncées dans le présent article, uniquement au coût (non compris celui de l'entretien et du service)

- a) de travaux réellement exécutés pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux passages à niveau existants,
- b) de travaux réellement exécutés à l'égard de la reconstruction et de l'amélioration de croisements de voies superposées se trouvant à des passages le 28 juin 1955, et qui, de l'avis de la Commission, ne répondent pas, à cause de leur emplacement, de leur plan ou de leurs dimensions, aux besoins de la circulation routière les utilisant, et
- c) de l'apposition de marques réfléchissantes sur les côtés des wagons de chemin de fer.

L'ordonnance de la Commission (n° R-8772) en date du 11 mai 1970 avait autorisé la ville de Montréal à construire un passage supérieur ou viaduc pour permettre à un chemin de raccorder entre le boulevard Rosemont et l'avenue Van Horne de franchir l'emprise et les voies du Pacifique-Canadien.

La demande de paiement sur la Caisse concernait le coût de ce passage. Les faits que le Comité semble apparemment avoir acceptés aux fins de régler cette demande sont exposés dans l'extrait qui suit du texte de la décision du Comité:

Il a été allégué devant le Comité que le passage existant au boulevard Saint-Laurent, qui est un étage de voies réalisé par un passage inférieur construit en 1909, à la suite de l'ordonnance n° 8839 de la Commission, permet la circu-

direction at normal street speed of 20 to 25 mph. and will permit the flow of two lanes of traffic in each direction at a speed of 5 to 10 mph. when the approaches are congested; that the existing highway traffic is approximately 50,000 automobiles daily and the railway traffic consists of 20 transfers or switching movements at yard speed. It was submitted that the said subway which carries north-south traffic along St. Laurent Boulevard is inadequate; that there is no street across the railway in an east-west direction between Jean Talon Street and St. Joseph Boulevard, a distance of one and one-half miles; that approximately 40% of the existing traffic using the present subway is east-west traffic and that instead of reconstructing the subway on St. Laurent Boulevard, which would be very costly, as well as difficult under present traffic conditions, that an overhead bridge would be constructed over the Railway to carry a connecting road in an east-west direction between Rosemont Boulevard and Van Horne Avenue which would ease the traffic problem at St. Laurent Boulevard at the existing subway.

The application for payment out of the Railway Grade Crossing Fund was based on the view that the new viaduct was constructed to remedy the situation resulting from the fact that the subway that was constructed under the railway at St. Laurent Boulevard in 1909 and that was the only crossing available for traffic for a distance along the railway of one and one-half miles had become grossly inadequate for the traffic that it had to serve.

The portion of the Committee's Decision which shows its reasons for refusing a payment out of the Fund reads as follows:

The Railway Transport Committee has considered the matter and is satisfied that the proposed reconstruction is one for a new crossing and not work actually done in respect of reconstruction and improvement of grade separations that are in existence, and that the main purpose of the reconstruction is to relieve traffic congestion on city streets, rather than for the protection, safety and convenience of the public. The Committee is accordingly satisfied that the proposed construction is in fact a new elevated crossing over the right-of-way of Canadian Pacific Limited, at mileage 4.95 of its Park Avenue Subdivision and, therefore, the work is not actually done in respect of a crossing at rail level in existence at least three years prior to the said Order and not in respect of reconstruction and improvement of a grade separation that was in existence on June 28, 1955 and is not adequate in the opinion of the Commission, by reason of its location, design or size, for the highway traffic using it. The construction does not fall within the terms of Section 202 of the Railway Act and the request of the City of Montreal is hereby denied.

lation sur une voie dans chaque sens à la vitesse routière normale de 20 à 25 milles à l'heure et sur deux voies dans chaque sens à une vitesse de 5 à 10 milles à l'heure lorsque les voies d'accès sont encombrées; que le trafic routier actuel est d'environ 50,000 automobiles par jour et le trafic ferroviaire consiste en 20 changements de voie ou manœuvres d'aiguillage à la vitesse de gare. Il a été allégué que ledit passage inférieur chargé de l'écoulement de la circulation en direction nord-sud sur le boulevard Saint-Laurent est inadéquat; que sur une distance d'un mille et demi, aucune rue ne traverse la voie ferrée dans la direction est-ouest entre la rue Jean-Talon et le boulevard Saint-Joseph; qu'environ 40% de la circulation empruntant actuellement le passage inférieur existant sont constituées par la circulation en direction est-ouest et qu'au lieu de reconstruire le passage inférieur du boulevard Saint-Laurent, solution qui serait très coûteuse et présenterait des difficultés dans les conditions actuelles de circulation, un passage supérieur serait construit pour permettre à un chemin de raccordement entre le boulevard Rosemont et l'avenue Van Horne de franchir la voie ferrée en direction est-ouest, ce qui permettrait de réduire le problème de la circulation dans le passage inférieur actuel du boulevard Saint-Laurent.

La demande de paiement sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer s'appuie sur l'argument selon lequel le nouveau viaduc a été construit pour améliorer la situation résultant du fait que le passage inférieur du boulevard Saint-Laurent, construit sous la voie ferrée en 1909, était le seul passage permettant à la circulation de franchir la voie ferrée sur une distance d'un mille et demi et qu'il était devenu très insuffisant pour la circulation qu'il devait écouler.

Voici la partie du texte de la décision du Comité où l'on trouve les motifs du refus de paiement sur la Caisse:

Le Comité des transports par chemin de fer a examiné le cas et il estime que la reconstruction proposée porte sur un nouveau passage et non sur des travaux réellement exécutés relativement à la reconstruction et à l'amélioration des croisements de voies superposées existants et que l'objectif principal de la reconstruction est de décongestionner la circulation sur les artères de la ville plutôt que la protection, la sécurité et la commodité du public. Le Comité estime donc que la construction proposée consiste en fait en un nouveau passage supérieur franchissant l'emprise de Canadian Pacific limitée, au point milliaire 4.95 de sa subdivision Avenue du Parc et que dès lors, les travaux ne sont pas réellement exécutés relativement à un passage à niveau existant au moins trois ans avant la date de ladite ordonnance et ne concernent pas la reconstruction et l'amélioration d'un croisement de voies superposées se trouvant à un passage le 28 juin 1955 et qui, de l'avis de la Commission, ne répond pas, à cause de son emplacement, de son plan, ou de ses dimensions, aux besoins de la circulation qui l'utilise. La construction n'est pas admissible au bénéfice de l'article

The request of the City of Montreal, pursuant to Section 202 of the Railway Act for a contribution from the Railway Grade Crossing Fund for the construction of an overpass to join Rosemont Boulevard and Van Horne Avenue crossing the right-of-way and tracks of Canadian Pacific Limited in the City of Montreal, County of L'Isle de Montréal, Province of Quebec, at mileage 4.95, Park Avenue Subdivision is hereby denied . . . .

As I read this decision, it is, in effect, that this request for payment out of the Railway Grade Crossing Fund is refused because, on the facts, the Commission has no jurisdiction to grant the request.

There are three decisions of the Supreme Court of Canada as to the ambit of the authority to make payments out of the Railway Grade Crossing Fund under the different statutes applicable to that Fund.

In *In re Railway Grade Crossing Fund* [1933] S.C.R. 81 the Board of Railway Commissioners, in pursuance of a statutory authority to pose questions of law to the Supreme Court of Canada, put to the Court the following question:

Has the Board jurisdiction, under section 262 of the *Railway Act*, as amended by c. 43 of the statutes of Canada, 1928, to allow contributions from "The Railway Grade Crossing Fund" in the case of highway diversions, whereby rail level crossings which are not eliminated are relieved from a substantial volume of highway traffic?

Section 262 of the *Railway Act* as referred to in the question read in part as follows:

... "The Railway Grade Crossing Fund" ... shall ... be applied by the Board ... solely towards the cost ... of actual construction work for the protection, safety and convenience of the public in respect of crossings ... at rail level in existence on the first day of April, one thousand nine hundred and nine . . . .

The judgment of the Supreme Court of Canada was delivered in 1932 by Rinfret J. (as he then was) and the reasons for giving a negative answer to the question put by the Board are to be found in the following part of that judgment [at page 84]:

It does not appear to us that, when enacting the legislation in question, Parliament intended to confer on the Board

202 de la Loi sur les chemins de fer et la requête de la ville de Montréal est par les présentes rejetée.

La requête présentée par la ville de Montréal en vertu de l'article 202 de la Loi sur les chemins de fer en vue d'obtenir une contribution de la Caisse des passages à niveau pour la construction d'un passage supérieur permettant au raccordement Rosemont/Van Horne de franchir l'emprise et les voies de Canadien Pacifique Limitée dans la ville de Montréal, comté de l'Isle de Montréal, province de Québec, au point milliaire 4.95 de la subdivision Avenue du Parc est par les présentes rejetée . . . .

Il me paraît en fait ressortir de cette décision que cette requête en paiement sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer est rejetée parce que, d'après les faits, la Commission n'était pas compétente pour l'accueillir.

Il existe trois décisions de la Cour suprême du Canada qui portent sur les limites du pouvoir d'effectuer des paiements sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer en vertu des diverses lois applicables à cette Caisse.

Dans l'arrêt *In re Caisse des passages à niveau de chemin de fer* [1933] R.C.S. 81, la Commission des chemins de fer, conformément à son pouvoir statutaire de poser des questions de droit à la Cour suprême du Canada, a posé à la Cour la question suivante:

[TRADUCTION] La Commission est-elle compétente, en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, modifié par le c. 43 des Statuts du Canada de 1928, pour autoriser des contributions de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer dans le cas de déviations de voies publiques, lorsque les passages à niveau qui ne sont pas supprimés sont déchargés d'une partie importante de la circulation routière?

Voici une partie du texte de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* dont la question fait état:

(Les sommes de) ... «La Caisse des passages à niveau du chemin de fer» ... seront affectées par la Commission ... uniquement au coût ... de la construction réelle des ouvrages destinés à la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau ... existants le premier jour d'avril mil neuf cent neuf . . . .

C'est le juge Rinfret (alors juge puîné) qui a prononcé en 1932 le jugement de la Cour suprême du Canada et les motifs qui ont poussé à donner une réponse négative à la question qu'avait soulevée la Commission figurent à la partie suivante de ce jugement [à la page 84]:

[TRADUCTION] Il ne nous semble pas qu'en adoptant la législation en question, le Parlement ait eu l'intention de

any special power distinct and independent from its normal railway jurisdiction. The fund was appropriated by Parliament towards actual construction work for the protection, safety and convenience of the public in respect of highway crossings of railways at rail level, and the Board was not to allow contributions from that fund, except in dealing with works over which it held jurisdiction and as an incident of the exercise of its ordinary powers in railway matters. The statute does not contemplate that direct applications for payments out of the fund may be made to the Board to aid works outside the sphere of its usual competence. The intention was that when the Board was regularly seized of an application in respect of an existing crossing at rail level (railway crossing of a highway or highway crossing of a railway), it might, when granting the application and subject to certain conditions and restrictions, order at the same time that a certain sum be allowed out of the Crossing Fund to aid the actual construction work ordered by it.

Moreover, the question submitted assumes that the rail level crossing will not be eliminated. It follows that there will be no highway diversion at the crossing. The highway will continue to cross the railway. The new highway whereby it is claimed that the crossing is relieved from a substantial volume of traffic, was or will be constructed by the provincial or the municipal authorities entirely of their own motion, without any intervention of the Board and, in fact, without the Board having any right to interfere. It does not, therefore, come within the definition of "crossing" in section 262 as being

one work \* \* \* in respect of one or more railways of as many tracks crossing or so crossed as in the discretion of the Board determined;

nor does it come within the classification of construction works ordered or authorized by the Board "in respect of highway crossings of railways at rail level."

Our conclusion is that the question submitted ought to be answered in the negative.

In *The Minister of Roads, Quebec v. C.N.R.* (1950) 66 C.R.T.C. 1, there was an appeal from a decision of the Board of Transport Commissioners refusing to authorize a contribution from the Railway Grade Crossing Fund. In this case a provincial highway had crossed the railway by way of a level crossing. The route of the highway was changed so that it crossed the railway at a different point by means of a viaduct. The old level crossing was to continue in existence to be used as a private crossing and not as a highway crossing. The Board refused to authorize a payment out of the Fund on the ground that the Fund was to be applied only for the protection, improvement or elimination of

conférer à la Commission un pouvoir spécial, distinct et indépendant de sa compétence normale en matière de chemins de fer. Le Parlement a affecté les fonds de la Caisse aux travaux réels de construction destinés à assurer la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau du chemin de fer et la Commission ne devait pas accorder de contributions sur cette Caisse, sauf pour des ouvrages sur lesquels elle était compétente et qui relevaient de l'exercice de ses pouvoirs ordinaires en matière de chemins de fer. La loi ne prévoit pas la possibilité de faire à la Commission des demandes directes de paiements sur la Caisse pour aider le financement de travaux n'entrant pas dans sa sphère de compétence habituelle. Elle a pour objet de permettre à la Commission, lorsqu'elle est régulièrement saisie d'une demande concernant un passage à niveau existant (croisement d'une voie publique par le chemin de fer ou croisement du chemin de fer par une voie publique), d'ordonner par ailleurs, en accueillant la demande et sous réserve de certaines conditions et limites, d'allouer certaines sommes sur la Caisse des passages à niveau pour aider le financement de travaux réels de construction qu'elle avait ordonnés.

En outre, la question soumise à notre examen suppose que le passage à niveau ne sera pas supprimé. Il s'ensuit qu'il n'y aura aucune déviation de voie publique au passage. La voie publique continuera à traverser la voie ferrée. La nouvelle voie qui, prétend-on, déchargera le passage d'une partie importante de la circulation a été ou sera construite par les soins des administrations provinciale ou municipale entièrement de leur propre initiative, sans aucune intervention de la Commission et, en fait, sans que celle-ci ait le droit d'intervenir. La définition du mot «passage» figurant à l'article 262 ne s'applique donc pas, car il s'agit

d'un ouvrage \* \* \* relativement à un ou plusieurs chemins de fer qui comptent autant de voies croisant ou croisées, que la Commission fixe à sa discrétion;

de même que ne s'applique pas davantage la classification des travaux de construction qu'ordonne ou autorise la Commission «relativement aux croisements à niveau de chemins de fer par la voie publique».

Nous concluons qu'il y a lieu de répondre par la négative à la question soumise.

L'arrêt *Le ministre de la Voirie du Québec c. Le C.N.* (1950) 66 C.R.T.C. 1, portait sur l'appel d'une décision par laquelle la Commission des transports a refusé d'autoriser une contribution de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Dans cette affaire, une route provinciale traversait la voie ferrée au moyen d'un passage à niveau. Le tracé de la route a été modifié de sorte qu'elle traversait la voie ferrée à un point différent grâce à un viaduc. L'ancien passage à niveau devait être maintenu pour être utilisé comme passage privé et non comme croisement par la voie publique. La Commission a refusé d'autoriser un paiement sur la Caisse au motif que les fonds de celle-ci ne devaient être

an existing highway crossing, and that the Board had no power to allow a contribution from the Fund in the case of a highway diversion unless the existing highway crossing was eliminated. In taking that position, the Board relied on the Supreme Court's earlier decision concerning the Fund. The same statutory provision was applicable to the two cases. Leave to appeal from the Board's decision was granted on the following question of law:

In view of the evidence adduced in this case and upon the assumption that the present crossing will continue to exist for the sole benefit of Price Bros. owners of the land on both sides of the right-of-way, did the Board err in holding . . . that the Board had no power to apply money from the Railway Grade Crossing Fund towards the cost of construction of the works . . . ?

Rinfret C.J.C., giving the judgment of the Supreme Court of Canada, having pointed out that the old crossing had ceased to exist as a highway crossing and had ceased to be the kind of crossing contemplated by section 262, dealt with the matter as follows [at pages 5, 6]:

It is equally clear that the judgment of this Court in *Re Railway Grade Crossing Fund*, *supra*, does not deal with the same matter. The question there was: "Has the Board jurisdiction, under s. 262 of the Railway Act, as amended by c. 43 of the Statutes of Canada, 1928, to allow contributions from 'the Railway Grade Crossing Fund' in the case of highway diversions, whereby rail level crossings which are not eliminated are relieved from a substantial volume of highway traffic?"

In that case the facts were that the existing highway crossing remained untouched and continued to be a highway crossing; and the new highway, whereby it was claimed that the crossing was relieved from a substantial volume of traffic, was to be constructed by the provincial or municipal authorities entirely of their own motion, without any intervention of the Board, and, in fact, without the Board having any right to interfere with it. Undoubtedly this new highway was to run along the railway, but it was not to cross the latter; and it was pointed out that the jurisdiction of the Board was limited to that portion of the highway which lies at the crossing proper. As was said in *Re Closing Highways at Railway Crossings* (1913), 12 D.L.R. 389, 15 C.R.C. 305: "It (the jurisdiction of the Board) is confined entirely to the extinguishment of the public right to cross the railway company's right-of-way."

affectés qu'à la protection, l'amélioration ou l'élimination des croisements par la voie publique existants et que la Commission n'avait pas le pouvoir d'autoriser une contribution du Fonds dans le cas d'une déviation de voie publique, à moins que le croisement par la voie publique existant ne soit supprimé. En adoptant ce point de vue, la Commission s'est appuyée sur l'arrêt que la Cour suprême avait rendu précédemment au sujet de la Caisse. C'était la même disposition statutaire qui était applicable aux deux cas. L'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Commission a été accordée sur la question de droit suivante:

[TRADUCTION] Compte tenu de la preuve présentée en l'espèce et si l'on suppose que le passage actuel continuera d'exister dans le seul intérêt des frères Price, propriétaires des terrains situés de chaque côté de l'emprise, la Commission a-t-elle commis une erreur en décidant . . . qu'elle n'avait aucun pouvoir d'affecter des fonds de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer au financement de la construction des ouvrages . . . ?

Le juge en chef du Canada Rinfret a fait remarquer, en rendant le jugement de la Cour suprême du Canada, que l'ancien passage avait cessé d'exister en tant que croisement par une voie publique et d'être le genre de passage qu'envisageait l'article 262 et a traité la question de la façon suivante [aux pages 5, 6]:

[TRADUCTION] Il est également évident que le jugement de cette Cour dans l'arrêt *Re Caisse des passages à niveau de chemin de fer*, précité, ne traite pas du même sujet. Voici quelle était la question en l'espèce: «La Commission est-elle compétente, en vertu de l'art. 262 de la Loi sur les chemins de fer, modifié par le c. 43 des Statuts du Canada de 1928, pour autoriser des contributions de «la Caisse des passages à niveau de chemin de fer» dans le cas de déviations de voies publiques, lorsque les passages à niveau qui ne sont pas supprimés sont déchargés d'une partie importante de la circulation routière?»

Voici les faits de cette affaire: l'ancien croisement par une voie publique n'avait pas été modifié et conservait cette qualité; la nouvelle voie publique, qui déchargeait, prétend-on, le passage d'une partie importante de la circulation, devait être construite par les soins des administrations provinciale ou municipale entièrement de leur propre initiative, sans aucune intervention de la Commission et, en fait, sans que celle-ci ait le droit d'intervenir. Il est indiscutable que cette nouvelle voie publique devait longer la voie de chemin de fer, mais non la traverser, et on a fait remarquer que la compétence de la Commission se limitait à la partie de la voie publique qui se trouve juste au passage proprement dit. Comme l'a déclaré l'arrêt *Re la fermeture des voies publiques aux passages à niveau* (1913), 12 D.L.R. 389, 15 C.R.C. 305: «Elle (la compétence de la Commission) se

The authority of the Board upon the highway exists only so far as concerns the crossing. Otherwise, the highway remains under the control of the provincial or municipal authorities, and, in the words of Chief Com'r Carvell, "[the] Board has nothing whatever to do with it". (See Chief Com'r Carvell's memorandum, dated June 9, 1921, referred to in [1933], 1 D.L.R. at p. 663, p. 83 S.C.R., 40 C.R.C. at p. 113.)

In *Re Railway Grade Crossing Fund*, this Court, under the above mentioned circumstances, decided that the Board was without jurisdiction to deal with the new highway where no highway crossing of the railway was provided.

In the present case it is clear that the viaduct crosses the railway. It forms part of the highway and, therefore, here we have a highway crossing of the railway, or, in other words, a highway, a railway, and a crossing. In the former case submitted to this Court there was to be no new crossing. Therefore, the distinction between the two cases is obvious.

In *Attorney General of Quebec v. C.P.R.* [1965] S.C.R. 729, the Board of Transport Commissioners held that it had no jurisdiction to authorize a contribution under the Railway Grade Crossing Fund when, instead of enlarging a railway subway that was inadequate for highway traffic, the highway was diverted to pass under a nearby existing railway bridge. The question arose under section 265 of the *Railway Act*, as it was at that time, which is for present purposes the same as section 202 of the present *Railway Act*, the relevant portion of which has already been quoted. Leave to appeal was granted from the Board's decision on the question whether the Board erred in holding that it had neither the power nor the jurisdiction under section 265(1)(b), which was the same as section 202(1)(b) of the present statute, to authorize a grant from the Fund towards the cost of the work in question. Abbott J. delivered the judgment of the Supreme Court of Canada, which read in part as follows [at page 733]:

The sole issue in this appeal is whether the highway diversion referred to, was an improvement of an existing grade separation within the meaning of s. 265(1)(b) of the *Railway Act*.

limite uniquement à l'extinction du droit qu'a le public de franchir l'emprise de la compagnie de chemin de fer.»

La compétence de la Commission à l'égard de la voie publique n'existe que dans la mesure où le passage est en cause. Pour le reste, la voie publique reste soumise au contrôle des administrations provinciale ou municipale et, selon les termes du commissaire en chef Carvell, «[la] Commission n'a à s'en occuper en aucune manière». (Voir la note du commissaire en chef Carvell, en date du 9 juin 1921, dont il est question à [1933], 1 D.L.R. à la p. 663, [1933] R.C.S., à la p. 83, et 40 C.R.C., à la p. 113.)

Dans l'arrêt *Re Caisse des passages à niveau de chemin de fer*, cette Cour a décidé, compte tenu des circonstances exposées ci-dessus, que la Commission n'était pas compétente pour connaître d'une nouvelle voie publique lorsqu'aucun croisement du chemin de fer par la voie publique n'était prévu.

En l'espèce présente, il est évident que le viaduc franchit la voie de chemin de fer. Il fait partie de la voie publique et, en conséquence, nous avons un croisement du chemin de fer par une voie publique, ou, en d'autres termes, une voie publique, un chemin de fer et un croisement. Dans l'affaire précédente dont cette Cour a eu à connaître, il ne devait pas y avoir de nouveau croisement. En conséquence, il est évident qu'il faut établir une distinction entre les deux cas.

Dans l'arrêt *Le procureur général du Québec c. Le C.P.* [1965] R.C.S. 729, la Commission des transports a décidé qu'elle n'était nullement compétente pour autoriser une contribution de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer lorsque, au lieu d'agrandir un passage inférieur inadapté à la circulation routière, on avait dévié la voie publique pour la faire passer sous un pont de chemin de fer existant situé près de là. La question a été soulevée en vertu de l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer*, dans sa rédaction de l'époque qui est, en ce qui nous concerne, la même que celle de l'article 202 de l'actuelle *Loi sur les chemins de fer*, dont la partie qui nous intéresse a déjà été citée. L'appel de la décision de la Commission a été autorisé sur la question de savoir si cette dernière avait commis une erreur en décidant qu'elle n'avait jamais eu ni le pouvoir ni la compétence en vertu de l'article 265(1)(b), identique à l'article 202(1)(b) de la loi actuelle, de permettre qu'on prélève des fonds de la Caisse pour les affecter au financement des travaux en question. Le juge Abbott a prononcé le jugement de la Cour suprême du Canada, dont voici une partie du texte [à la page 733]:

[TRADUCTION] La seule question en litige dans le présent appel est de savoir si la déviation de la voie publique dont il est question constituait une amélioration du croisement de

Under the provisions of ss. 39 and 266 of the said Act, the Board is vested with exclusive authority to authorize grade crossing changes and to apportion the cost of making such changes.

The "Railway Grade Crossing Fund" consists of monies voted from time to time by Parliament. The Fund was established to provide financial assistance to the railways and to local authorities towards the cost of the construction, reconstruction and improvement of grade crossings, required for the protection, safety and convenience of the public and made necessary by changing traffic conditions. Within the limits set by the Act the contribution, if any, to be made out of the Fund to the cost of a particular work, is fixed by the Board.

In the present case the existing subway facilities at Pont Rouge admittedly had become inadequate. The diversion proposed by the railway company was more efficient and less costly than it would have been to enlarge the existing underpass. In my opinion this diversion is an improvement of an existing grade separation within the meaning of s. 265(1)(b) and that in consequence the Board is empowered to authorize a grant from the Railway Grade Crossing Fund towards the cost of the work authorized by its Order No. 111583.

I would allow the appeal and answer the question submitted in the affirmative.

A reference to one of the plans filed as an exhibit in the 1965 case shows that the facts there were very like the facts in the 1950 case. There had been a minor diversion of the highway to cause it to cross the railway at a place where the crossing could be more economically constructed and there had been an apparent abandonment of the old inadequate crossing. The statement by Abbott J. that reads, "In my opinion this diversion is an improvement of an existing grade separation within the meaning of s. 265(1)(b) and that in consequence the Board is empowered to authorize a grant from the Railway Grade Crossing Fund towards the cost of the work . . ." must be read in the light of this fact and in the light of the statement earlier in his judgment that "The sole issue in this appeal is whether the highway diversion referred to, was an improvement of an existing grade separation within the meaning of s. 265(1)(b) of the Railway Act". It seems clear that it was common ground that the crossing had been "reconstructed" in the sense that the old one had been abandoned and a new one

voies superposées existant, au sens de l'article 265(1)b) de la *Loi sur les chemins de fer*.

En vertu des dispositions des articles 39 et 266 de ladite loi, la Commission est investie du pouvoir exclusif d'autoriser des modifications aux passages à niveau et de répartir les frais de leur réalisation.

La «Caisse des passages à niveau de chemin de fer» détient des fonds que lui affecte de temps à autre un vote du Parlement. La Caisse a été fondée pour fournir une aide financière aux chemins de fer et aux administrations locales afin de défrayer le coût de construction, de reconstruction et d'amélioration de passages à niveau qui sont nécessaires à la protection, à la sécurité et à la commodité du public et qui sont rendus indispensables par une modification des conditions de la circulation. Dans le cadre des limites établies par la loi, c'est la Commission qui fixe la contribution éventuelle à prélever sur la Caisse, pour l'affecter au coût d'un ouvrage en particulier.

En l'espèce présente, il est reconnu que les installations existantes du passage inférieur au Pont Rouge sont devenues insuffisantes. La déviation qu'envisageait la compagnie de chemin de fer était plus efficace et moins coûteuse que ne l'aurait été l'élargissement du passage inférieur existant. A mon avis, cette déviation constitue une amélioration du croisement de voies superposées existant, au sens de l'article 265(1)b) et, en conséquence, la Commission a le pouvoir de permettre qu'une subvention de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer soit affectée au financement des travaux autorisés par son ordonnance n° 111583.

Je suis d'avis d'accueillir l'appel et de donner une réponse affirmative à la question posée.

La consultation d'un des plans produits en preuve dans l'affaire de 1965 révèle que les faits de cette dernière ressemblaient beaucoup à ceux de l'affaire de 1950. Il y avait eu une légère déviation de la voie publique pour la faire franchir la voie ferrée à un endroit où il pouvait être plus économique de construire le passage et il y avait eu apparemment une désaffectation de l'ancien passage inadapté aux besoins. La déclaration suivante du juge Abbott: «A mon avis, cette déviation constitue une amélioration du croisement de voies superposées existant, au sens de l'art. 265(1)b), et, en conséquence, la Commission a le pouvoir de permettre qu'une subvention de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer soit affectée au financement des travaux . . .» doit s'interpréter à la lumière de ce fait et à la lumière de la déclaration qu'il avait précédemment faite dans son jugement et que voici: «La seule question en litige dans le présent appel est de savoir si la déviation de la voie publique dont il est question constituait une amélioration du croisement de voies superposées existant, au sens de l'art. 265(1)b) de la

constructed in its place and this requirement of section 265(1)(b) was not, therefore, in issue before the Supreme Court of Canada.

I turn now to the question of law raised by this proceeding which, as I see it, is whether the Committee erred in law in holding, as it did, that the work in question did not fall within section 202 of the *Railway Act*.

At the outset it is to be noted that the Committee, in its decision in this case, makes no reference to having obtained any information as to facts other than that placed before it by the City of Montreal. It follows, in my view, that the Committee must be taken to have disposed of the matter on the basis that, assuming the correctness of those facts, there was no authority to make a grant under section 202 of the *Railway Act*. I say this because, in my view, if the Committee had received further information that, in its opinion, materially changed the case as presented by the City, it should have given the City an opportunity to answer such further information and it seems clear that no such opportunity was given. Compare *Minister of National Revenue v. Wrights' Canadian Ropes Ltd.* [1947] A.C. 109 per Lord Greene M.R. at pages 124-25.

In so far as relevant, section 202(1) of the *Railway Act* may be read as follows:

(1) . . . "The Railway Grade Crossing Fund" . . . shall . . . be applied by the Commission in its discretion . . . solely toward the cost . . . of

(a) work actually done for the protection, safety and convenience of the public in respect of existing crossings at rail level,

(b) work actually done in respect of reconstruction and improvement of grade separations that are in existence at crossings on the 28th day of June 1955 and that, in the opinion of the Commission, are not adequate, by reason of their location, design or size, for the highway traffic using them, and

*Loi sur les chemins de fer*». Il semble évident que les parties reconnaissaient d'un commun accord que le croisement avait été «reconstruit» en ce sens que l'ancien avait été désaffecté et qu'on en avait construit un nouveau à la place et que cette exigence de l'art. 265(1)(b) ne faisait donc pas l'objet d'un litige devant la Cour suprême du Canada.

Je vais maintenant examiner la question de droit soulevée dans la présente espèce, question qui, telle que je la conçois, consiste à savoir si le Comité a commis une erreur de droit en décidant, comme il l'a fait, que l'ouvrage en question n'était pas visé par l'article 202 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Il convient de dire d'abord que le Comité, dans sa décision en la présente espèce, n'a pas indiqué s'il avait obtenu sur les faits des renseignements autres que ceux que la ville de Montréal lui avait donnés. Il s'ensuit à mon avis qu'il y a lieu de considérer que le Comité a résolu la question en s'appuyant sur le motif que, si l'on suppose que ces faits sont exacts, il n'a nullement le pouvoir d'octroyer une subvention en vertu de l'article 202 de la *Loi sur les chemins de fer*. Je dis cela parce qu'à mon avis, si le Comité avait pris connaissance de renseignements supplémentaires qui, selon lui, modifiaient de façon importante l'affaire telle que la présentait la Ville, cela aurait donné à cette dernière l'occasion de répondre à ces renseignements supplémentaires, et il semble évident que tel n'a pas été le cas. Comparez avec l'arrêt *Le ministre du Revenu national c. Wrights' Canadian Ropes Ltd.* [1947] A.C. 109, Lord Greene, M.R., aux pages 124 et 125.

Dans la mesure où il s'applique, l'article 202(1) de la *Loi sur les chemins de fer* peut se lire de la façon suivante:

(1) (Les sommes de la) . . . Caisse des passages à niveau de chemin de fer . . . doivent être affectées par la Commission, à sa discrétion, . . . uniquement au coût . . .

a) de travaux réellement exécutés pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux passages à niveau existants,

b) de travaux réellement exécutés à l'égard de la reconstruction et de l'amélioration de croisements de voies superposées se trouvant à des passages le 28 juin 1955, et qui, de l'avis de la Commission, ne répondent pas, à cause de leur emplacement, de leur plan ou de leurs dimensions, aux besoins de la circulation routière les utilisant, et

(c) placing reflective markings on the sides of railway cars.

If, on the facts on which the City based its application, there is authority for the Commission to authorize a contribution out of the Fund, it must be under section 202(1)(b). The work in question was clearly not a work "in respect of existing crossings at rail level" within section 202(1)(a). I turn, therefore, to a consideration of section 202(1)(b).

Before a "work" can fall within section 202(1)(b), it must satisfy two requirements. It must be a "work" done in respect of "reconstruction" of a grade separation of the kind described in section 202(1)(b) and it must also be a "work" in respect of "improvement" of such a grade separation. I will consider first whether the "work" in question here is, as a matter of law, an "improvement" of the old St. Laurent Boulevard grade separation.

On the facts as submitted by the City, prior to the construction of the "work" in respect of which the application was made, a large volume of traffic had to use the St. Laurent Boulevard subway to cross the Canadian Pacific right-of-way. This traffic was greater than could be handled efficiently by that subway. In addition, owing to the configuration of the streets that constituted the approaches to the subway, forcing all that traffic through the subway created a dangerous traffic situation. By the "work" in question, a portion of the traffic was diverted from the subway and the dangerous character of the traffic pattern in question was substantially eliminated. The Supreme Court of Canada held, in the 1965 decision already referred to, that the substitution of a new and improved grade separation for an old grade separation was an "improvement" of the old grade separation within the meaning of those words in the provision as it then was. It follows, in my view, that a "work" such as we have here, whereby there is diverted from an old grade separation and its approaches a sufficient portion of the traffic to substantially improve the traffic flow through the old grade separation and to substantially reduce traffic dangers constitutes an "improvement" of the old grade separation. I

c) de l'apposition de marques réfléchissantes sur les côtés des wagons de chemin de fer.

Si, d'après les faits sur lesquels la Ville a fondé sa demande, la Commission a le pouvoir d'autoriser une contribution de la Caisse, ce doit être en vertu de l'article 202(1)b), les travaux en question n'étant nettement pas des travaux exécutés «aux passages à niveau existants» au sens de l'article 202(1)a). Je vais donc me pencher sur l'article 202(1)b).

Avant que l'article 202(1)b) ne puisse s'appliquer à des «travaux», ceux-ci doivent satisfaire à deux exigences. Il doit s'agir de «travaux» exécutés à l'égard de la «reconstruction» d'un croisement de voies superposées du genre de celui que vise l'article 202(1)b) et également de «travaux» exécutés à l'égard de l'«amélioration» de ce croisement de voies superposées. J'examinerai d'abord si les «travaux» en question dans l'espèce constituent, en droit, une «amélioration» de l'ancien croisement de voies superposées du boulevard Saint-Laurent.

D'après les faits tels que les présente la Ville, une grande partie de la circulation routière devait, avant la réalisation des «travaux» de construction, objet de la demande, emprunter le passage inférieur du boulevard Saint-Laurent pour franchir l'emprise du Pacifique-Canadien. La circulation dépassait la capacité d'absorption de ce passage inférieur. De plus, en raison du tracé des rues qui menaient à ce passage inférieur, le fait d'obliger tous les véhicules à emprunter ce passage créait une situation dangereuse. Les «travaux» en question ont détourné une partie de la circulation qui empruntait le passage inférieur et ont en grande partie supprimé le caractère dangereux du réseau de circulation en question. La Cour suprême du Canada a décidé, dans l'arrêt de 1965 déjà cité, que le remplacement d'un croisement de voies superposées par un autre plus perfectionné constituait une «amélioration» de l'ancien croisement, au sens qu'avaient ces mots dans le texte de loi de l'époque. Il s'ensuit, selon moi, que des «travaux», comme ceux de l'espèce, qui ont permis de détourner d'un ancien croisement de voies superposées et de ses voies d'accès une partie de la circulation suffisante pour améliorer considérablement le flot de celle-ci à travers cet ancien croisement

cannot see that the continued use of the old grade separation is inconsistent in any way with that conclusion. I am, therefore, of opinion that, assuming the correctness of the facts put forward by the City, the work in question here is a work that is described by the words in section 202(1)(b) "done in respect of . . . improvement of" the old St. Laurent Boulevard grade separation.

I come now to the real difficulty in this case, as I view it. That is the question whether the work in question falls within the words "work . . . done in respect of *reconstruction* . . . of grade separations . . ."

In dealing with this question, in the context of this matter, it is particularly important to have in mind the fundamental principle that, once the basic facts are established, the question whether they fall within the ambit of a statutory provision is a question of law and not a question of fact. (Compare *Edwards v. Bairstow* [1955] 3 All E.R. 48 (H.L.)) This principle is illustrated by the 1965 decision of the Supreme Court of Canada already referred to where the question as to whether a "work" was done in respect of "improvement" of a grade separation was decided as a question of law.

When one examines the portion of the Committee's Decision that shows its reasons for refusing a payment out of the fund and eliminates the portion thereof that has reference only to the terms of section 202(1)(a), one finds that the reasons given for holding that the work in this case does not fall within section 202(1)(b) read as follows:

The Railway Transport Committee has considered the matter and is satisfied that the proposed reconstruction is one for a new crossing and not work actually done in respect of reconstruction and improvement of grade separations that are in existence . . . The Committee is accordingly satisfied that the proposed construction is in fact a new elevated crossing over the right-of-way of Canadian Pacific Limited . . . and, therefore, the work is not . . . in respect of reconstruction and improvement of a grade separation that

et pour en réduire considérablement les dangers, constituent une «amélioration» de ce croisement de voies superposées. Je ne peux voir comment le maintien en service de l'ancien croisement est en contradiction de façon quelconque avec cette conclusion. Je suis donc d'avis que, si l'on suppose que les faits qu'a avancés la Ville sont exacts, les travaux en question dans l'espèce correspondent à ceux que visent les termes de l'article 202(1)(b), savoir «exécutés à l'égard de . . . l'amélioration de» l'ancien croisement de voies superposées du boulevard Saint-Laurent.

J'en arrive maintenant à la véritable difficulté en l'espèce, telle que j'envisage l'affaire. Il s'agit de la question de savoir si les travaux en question sont visés par les mots «travaux . . . exécutés à l'égard de la *reconstruction* . . . de croisements de voies superposées . . .».

En traitant cette question, dans le contexte de cette affaire, il est particulièrement important d'avoir à l'esprit le principe fondamental selon lequel, une fois les faits essentiels prouvés, la question de savoir s'ils entrent dans le cadre d'une disposition statutaire est une question de droit et non de fait. (Comparez avec l'arrêt *Edwards c. Bairstow* [1955] 3 All E.R. 48 (ch. L.)) L'arrêt de 1965 de la Cour suprême du Canada, déjà cité, dans lequel il a été décidé que la question de savoir si des «travaux» ont été exécutés à l'égard de l'«amélioration» d'un croisement de voies superposées est une question de droit, illustre ce principe.

Quand on étudie la partie du texte de la décision du Comité où celui-ci expose les motifs qui l'ont poussé à refuser une contribution de la Caisse et quand on en élimine ce qui concerne seulement les termes de l'article 202(1)(a), on constate que les motifs avancés pour décider que les travaux de la présente espèce ne sont pas visés par l'article 202(1)(b) se lisent comme suit:

Le Comité des transports par chemin de fer a examiné le cas et il estime que la reconstruction proposée porte sur un nouveau passage et non sur des travaux réellement exécutés relativement à la reconstruction et à l'amélioration des croisements de voies superposées existants . . . Le Comité estime donc que la construction proposée consiste en fait en un nouveau passage supérieur franchissant l'emprise de Canadien Pacifique Limitée . . . et que dès lors, les travaux . . . ne concernent pas la reconstruction et l'améliora-

was in existence on June 28, 1955 and is not adequate in the opinion of the Commission, by reason of its location, design or size, for the highway traffic using it.

As I understand what the Committee was saying, it is that, because the "work", considered by itself, is a "new elevated crossing" it cannot be a work in respect of reconstruction and improvement of grade separations in existence and it cannot, therefore, be in respect of reconstruction and improvement of grade separations of the limited class referred to in section 202(1)(b).

I am of opinion that, in coming to this conclusion, the Committee erred in law as is shown by the 1965 decision of the Supreme Court of Canada where it was held that a *new* grade separation on a diversion of a highway was an improvement of the grade separation on the part of the highway that was abandoned and where it must have been common ground that it was a reconstruction of that other grade separation.

That is not, however, an end of the matter because it must also be considered whether, on the facts of this case, that error of law has led the Committee to a wrong result.

The basic difference between the facts in this case and the facts before the Supreme Court of Canada in the 1965 case is that in that case the new grade separation completely replaced the old grade separation whereas, in this case, that is not true. Accepting it that, when a highway is diverted so as to require a grade separation at a different point on a railway, the construction of the new grade separation is a "reconstruction" of the one that is abandoned, it does not follow that construction of a new grade separation to relieve the traffic situation in an old grade separation that is to continue in existence is a "reconstruction" of that old grade separation. It becomes necessary, therefore, to examine the facts in this case with some care and to consider them in relation to the relevant words in section 202(1)(b).

tion d'un croisement de voies superposées se trouvant à un passage le 28 juin 1955 et qui, de l'avis de la Commission, ne répond pas, à cause de son emplacement, de son plan, ou de ses dimensions, aux besoins de la circulation qui l'utilise.

Il me paraît ressortir de ce qu'a déclaré le Comité que, puisque les travaux, envisagés en eux-mêmes, consistent en un «nouveau passage supérieur», il ne peut s'agir de travaux concernant la reconstruction et l'amélioration de croisements de voies superposées existants ni, en conséquence, de travaux concernant la reconstruction et l'amélioration de croisements de voies superposées entrant dans la catégorie limitée que prévoit l'article 202(1)(b).

Je suis d'avis qu'en arrivant à cette conclusion, le Comité a commis une erreur de droit, comme le révèle l'arrêt de 1965 de la Cour suprême du Canada, dans lequel il a été jugé qu'un *nouveau* croisement de voies superposées situé sur la déviation d'une voie publique constituait une amélioration du croisement de voies superposées situé sur la partie désaffectée de cette voie et dans lequel les parties avaient dû reconnaître d'un commun accord qu'il s'agissait d'une reconstruction de cet autre croisement de voies superposées.

Toutefois, la question n'est pas épuisée car il faut également examiner si, d'après les faits de la présente espèce, cette erreur de droit a conduit le Comité à formuler une conclusion erronée.

La différence essentielle entre les faits de l'affaire présente et ceux dont la Cour suprême a eu à connaître dans l'affaire de 1965 réside dans le fait que, dans cette dernière affaire, le nouveau croisement de voies superposées a complètement remplacé l'ancien, ce qui n'est pas le cas dans l'espèce présente. Si l'on admet que, lorsqu'une voie publique est déviée de telle façon qu'il faut construire un croisement de voies superposées à un endroit différent de la voie ferrée, la construction de ce nouveau croisement de voies superposées constitue une «reconstruction» de celui qui a été désaffecté, il ne s'ensuit pas que la construction d'un nouveau croisement de voies superposées, destiné à améliorer l'état de la circulation dans un ancien croisement de voies superposées qui continue à exister, constitue une «reconstruction» de ce dernier. En conséquence, il devient nécessaire

The facts, as accepted by the Committee for the purpose of its decision, show that the old grade separation served, in effect, two traffic streams. There was the traffic north and south on St. Laurent Boulevard and there was the traffic east and west that entered St. Laurent Boulevard for the purpose of using the old grade separation and left it after emerging therefrom to follow its east or west route. What was done by the City was to establish a "bridge" which carried the east and west traffic over the railway so that, in place of having a single way for the combined traffic to get over the railway at that point, there was a complex consisting of a subway for one stream and a viaduct for the other stream. Together the two components now carry all the traffic previously carried by the old subway. Moreover, that traffic is carried over the railway, for practical purposes, across the part of the railway where it was previously carried across just as the traffic in the case that was before the Supreme Court of Canada in 1965 was, for practical purposes, carried across the railway where it was previously carried across.

The question is, therefore, whether, in these circumstances, the "work" of creating the viaduct falls within the words in section 202(1)(b) "work . . . done in respect of reconstruction . . . of grade separations that are in existence at crossings . . .".

Having regard to the 1965 Decision of the Supreme Court of Canada, there does not appear to be any doubt that, if the viaduct in question had been designed so that it would carry both streams of traffic over the railway and if the old subway had been abandoned, it would have been a work in respect of the reconstruction of that grade separation. Moreover, as it seems to me, if the "work" had consisted in merely doubling the width of the old subway but continuing the existence of that subway as part of the new and broader subway, there would equally be no doubt that it was a "reconstruction" of the previously existing subway. That being so, I find it difficult to distinguish a

d'examiner les faits de l'espèce présente avec soin et de les étudier au regard des termes applicables de l'article 202(1)b).

Les faits que le Comité a accueillis aux fins de sa décision révèlent que l'ancien croisement de voies superposées écoulait en fait deux courants de circulation. Il s'agissait de la circulation nord/sud du boulevard Saint-Laurent et de la circulation est/ouest qui s'engageait sur le boulevard Saint-Laurent afin d'utiliser l'ancien croisement de voies superposées à la sortie duquel elle quittait le boulevard pour suivre sa direction est ou ouest. Ce qu'a fait la Ville a consisté à ériger un «pont» qui faisait franchir la voie ferrée à la circulation est/ouest, de sorte qu'au lieu d'avoir pour toute la circulation une seule voie qui franchissait la voie ferrée à cet endroit, il y avait un ensemble composé d'un passage inférieur pour un courant et d'un viaduc pour l'autre. Les deux éléments réunis absorbent désormais toute la circulation qui passait auparavant par l'ancien croisement. De plus, cette circulation franchit la voie ferrée, à toutes fins utiles, à l'endroit de celle-ci où elle le faisait antérieurement, tout comme la circulation, dans l'affaire dont la Cour suprême a eu à en connaître en 1965, franchissait, à toutes fins utiles, la voie ferrée à l'endroit où elle le faisait antérieurement.

La question est donc de savoir si, dans ces conditions, les «travaux» de construction du viaduc sont visés par les termes de l'article 202(1)b) «travaux . . . exécutés à l'égard de la reconstruction . . . de croisements de voies superposées se trouvant à des passages . . .».

Eu égard à l'arrêt de 1965 de la Cour suprême du Canada, il semble ne faire aucun doute que, si l'on avait conçu le viaduc en question pour faire franchir la voie ferrée aux deux courants de circulation et si l'on avait désaffecté l'ancien passage inférieur, cela aurait constitué des travaux réalisés à l'égard de la reconstruction de ce croisement de voies superposées. En outre, me semble-t-il, si les «travaux» avaient simplement consisté à doubler la largeur de l'ancien passage inférieur tout en le conservant comme élément du nouveau passage inférieur agrandi, il ne ferait également aucun doute que cela aurait constitué une «reconstruction» du passage inférieur existant auparavant.

case where a combination of the two methods is adopted as being the most economical way of accomplishing the same result.

My conclusion on this question is, therefore, although not without considerable doubt, that the "work" here in question is a "work . . . done in respect of reconstruction" of the previously existing grade separation.

It follows that, assuming the correctness of the basic facts set out in the Committee's Decision read with the material constituting the case as fixed by this Court's order of October 13, 1972, and assuming that, in the opinion of the Commission, the previously existing grade separation on St. Laurent Boulevard was not adequate, by reason of its location, design or size, for the highway traffic that was in fact using it before the "work" in question was constructed, that work was a work falling within section 202(1)(b). I am, therefore, of opinion that the Decision in question should be set aside and that the matter should be referred back to the Commission with a direction that, unless it finds that those facts are not correct in some material respect or it reaches the conclusion that the grade crossing on St. Laurent Boulevard as it existed before the work in question does not fall within section 202(1), it consider the City of Montreal's request for a payment out of the Railway Grade Crossing Fund in the manner contemplated by section 202.

\* \* \*

Perrier and Choquette D.JJ. concurred.

Cela étant, il me semble difficile d'établir une distinction à propos d'une affaire où l'on a adopté une combinaison des deux méthodes, car il s'agissait de la façon la plus économique d'aboutir au même résultat.

Ma conclusion sur cette question est donc, même si j'y suis arrivé avec beaucoup de doutes, que les «travaux» de l'espèce en question sont des «travaux . . . réalisés à l'égard de la reconstruction» du croisement de voies superposées existant auparavant.

Il s'ensuit que, si l'on suppose exacts les principaux faits exposés dans la décision du Comité, lorsqu'on les interprète en fonction des documents constitutifs de l'affaire suivant la constatation qu'en a faite l'ordonnance de cette Cour du 13 octobre 1972, et si l'on suppose que, de l'avis de la Commission, le croisement de voies superposées existant auparavant sur le boulevard Saint-Laurent ne répondait plus, en raison de sa situation, de sa conception ou de sa taille, à la circulation routière qui, en fait, l'utilisait avant la réalisation des «travaux» en question, il s'agit alors de travaux visés par l'article 202(1)(b). Je suis donc d'avis qu'il y a lieu d'annuler la décision en question et de renvoyer l'affaire à la Commission en lui ordonnant d'examiner la demande qu'a présentée la Ville de Montréal pour obtenir une contribution de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer de la manière prévue par l'article 202, sauf si elle constate que ces faits ne sont pas exacts sur quelque point important ou si elle en arrive à la conclusion que le croisement de voies superposées du boulevard Saint-Laurent existant avant la réalisation des travaux en question n'est pas visé par l'article 202(1).

\* \* \*

Les juges suppléants Perrier et Choquette ont souscrit à l'avis.