

T-2354-79

T-2354-79

Rudy Kiist and Donald Robertson on their own behalf and on behalf of each and every other holder of a permit book issued by The Canadian Wheat Board pursuant to the provisions of section 19 of the *Canadian Wheat Board Act*, R.S.C. 1970, c. C-12 as amended, for the 1977-78 and 1978-79 crop years (*Plaintiffs*)

v.

Canadian Pacific Railway Company and Canadian National Railway Company (*Defendants*)

and

The Canadian Wheat Board (*Defendant without liability*)

Trial Division, Gibson J.—Toronto, October 11, 1979; Ottawa, February 11, 1980.

Practice — Motion to strike pleadings — Plaintiffs claim damages based on breach of statutory duty — Whether plaintiffs are “person[s] aggrieved” — Whether plaintiffs are entitled to bring a class action — Whether plaintiffs are entitled to bring a derivative action against defendants — Whether the Trial Division of the Federal Court of Canada has jurisdiction in this matter — Application granted — Canadian Wheat Board Act, R.S.C. 1970, c. C-12, ss. 16, 17, 18, 21, 25, 33, 34 — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 262 — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 55, 56, 58, 61, 64 — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 23.

This is an application by the defendants for an order striking out the statement of claim and dismissing the action on the grounds that the Court is without jurisdiction to try the action; that the statement of claim discloses no reasonable cause of action; and that the action is not properly constituted as a class action. The plaintiffs are grain producers, entitled to deliver certain amounts of grain to the elevators, as prescribed by permit books which are issued by The Canadian Wheat Board. The plaintiffs claim damages based on an alleged breach by the defendant railways of a statutory obligation to supply adequate railway box cars to transport the excess grain produced by the plaintiffs, but not authorized for delivery by The Canadian Wheat Board, to ports. The issues raised are as follows: whether or not the plaintiffs are “person[s] aggrieved” within the meaning of section 262(7) of the *Railway Act*; whether or not the plaintiffs are entitled to bring a class action; whether or not the plaintiffs have a right to bring a derivative action against the defendant railways; whether or not the plaintiffs have a cause of action against The Canadian Wheat Board and wheth-

Rudy Kiist et Donald Robertson, en leur nom propre et au nom de tous les autres titulaires d'un livret de permis délivré par la Commission canadienne du blé en conformité de l'article 19 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, S.R.C. 1970, c. C-12, modifiée, pour les campagnes agricoles de 1977-78 et 1978-79 (*Demandeurs*)

a

b

c.

Canadian Pacific Railway Company et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (*Défenderesses*)

c

et

La Commission canadienne du blé (*Mise-en-cause*)

d

Division de première instance, le juge Gibson—Toronto, 11 octobre 1979; Ottawa, 11 février 1980.

Pratique — Requête en radiation de déclaration — Les demandeurs réclament des dommages-intérêts pour violation d'une obligation légale — Il échet d'examiner si les demandeurs sont des personnes lésées — Il échet d'examiner si les demandeurs sont en droit d'intenter une action concernant une classe de personnes — Il échet d'examiner si les demandeurs sont en droit d'intenter une action dérivée contre les défenderesses — Il échet d'examiner si la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada est compétente en l'espece — Requête accueillie — Loi sur la Commission canadienne du blé, S.R.C. 1970, c. C-12, art. 16, 17, 18, 21, 25, 33, 34 — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 262 — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-17, art. 55, 56, 58, 61, 64 — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2e Supp.), c. 10, art. 23.

Requête tendant à la radiation de la déclaration et au rejet de l'action aux motifs que la Cour n'est pas compétente pour l'entendre, que la déclaration ne révèle aucune cause raisonnable d'action, et que l'action n'a pas été proprement intentée à titre d'action concernant une classe de personnes. Les demandeurs sont des producteurs ayant le droit de livrer une certaine quantité de leurs grains aux élévateurs, conformément aux livrets de permis délivrés par la Commission canadienne du blé. L'action en dommages-intérêts se fonde sur le fait que les compagnies de chemins de fer défenderesses avaient l'obligation légale, qu'elles ont enfreinte, de mettre à la disposition des demandeurs des wagons en nombre suffisant pour transporter à destination le surplus de grains produits par les demandeurs, mais dont la Commission n'a pas autorisé la livraison. Il échet d'examiner si les demandeurs sont des personnes lésées au sens de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*; s'ils sont en droit d'intenter une action concernant une classe de personnes, s'ils sont en droit d'intenter une action dérivée contre les défenderesses, s'ils ont une cause d'action contre la Commission

er or not the Trial Division of the Federal Court of Canada has jurisdiction in this matter.

Held, the application is granted. By the enactment of section 262(7) of the *Railway Act*, in case of non-compliance, every "aggrieved person" within the statutory meaning of these words has a right to complain. A person usually is not considered "aggrieved" within that section unless he himself can establish he suffered particular loss and not merely because he has a grievance. This rigid test of *locus standi* has been departed from in certain situations and those situations appear to be confined to actions against public authorities exercising statutory powers. The remedies are by way of *certiorari*, *mandamus* and prohibition. These remedies are not available against non-public authorities exercising non-statutory powers, and therefore are not available against the defendant railways. While the plaintiff producers and The Canadian Wheat Board in matters that affect producers may have an "identity of interest", it is not a "legal fiction" that the grain produced and originally owned by the plaintiffs which was offered the railways for carriage was the grain of The Canadian Wheat Board. In law it was. And as to the so-called "excess" grain produced during the relevant years by the plaintiff producers but not authorized by "permits" to be delivered, such grain in fact was not delivered (the statutory prohibition to the railways to accept it being adhered to), and therefore in any event no duty arose as a common carrier on the part of the railway under section 262 of the *Railway Act*. There was therefore no contract express or implied between the plaintiffs and the defendant railways by which a right to demand might be inferred and there was no statutory right to demand that the defendant railways accept delivery of this so-called "excess" grain, not authorized for delivery by "permits"; and further there was in fact no demand; and as a consequence therefore, no failure to respond by the railways so as to constitute a basis for an action for damages against the defendant railways under section 262(7) of the *Railway Act* for breach of any obligation of the railways prescribed in section 262(1) and (2) of the Act. Accordingly, the plaintiffs for the purposes of this action are not "person[s] aggrieved" within the meaning of section 262(7) of the *Railway Act*. In the absence of specific statutory power, no derivative actions lie. Neither the plaintiffs nor the class they purport to represent have a cause of action against The Canadian Wheat Board for any accounting. It would appear that "jurisdiction has been otherwise specially assigned" within the meaning of section 23 of the *Federal Court Act*. Jurisdiction to determine in all its aspects a claim for damages under section 262(7) of the *Railway Act* arising out of failure to provide adequate and proper traffic accommodations required by section 262(1) and (2) of that Act has been "specially assigned" to the Canadian Transport Commission. Accordingly, the Trial Division of the Federal Court of Canada does not have any jurisdiction and the Canadian Transport Commission has sole jurisdiction in relation to a properly constituted claim for damages of this latter kind.

canadienne du blé et si la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada est compétente en l'espèce.

Arrêt: la requête est accueillie. Il découle de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer* qu'en cas de non-observation, toute personne lésée au sens de la Loi a le droit de porter plainte. Une personne n'est normalement pas considérée comme «lésé[e]» au sens de cet article si elle ne peut établir qu'elle a subi un préjudice déterminé, un simple grief n'étant pas un motif suffisant. Les cours de justice ont dérogé dans certains cas à cette condition rigoureuse du *locus standi*, dérogation qui est limitée aux actions contre les autorités publiques dans l'exercice de leurs pouvoirs prévus par la Loi. Dans ces cas, les recours s'exercent par voie de *certiorari*, de *mandamus* et de prohibition; ils ne peuvent être invoqués contre les organismes privés n'exerçant pas des pouvoirs prévus par la Loi, telles les compagnies de chemins de fer défenderesses. S'il est vrai qu'à l'égard de toutes les questions affectant les producteurs, il y a entre les demandeurs et la Commission canadienne du blé une «communauté d'intérêts», ce n'est pas un «artifice juridique» que de dire que le grain, dont les demandeurs étaient les producteurs et les propriétaires à l'origine et qu'ils demandaient aux compagnies de chemins de fer de transporter, était la propriété de la Commission canadienne du blé. C'est ce qu'il était de par la Loi. Quant au soi-disant «surplus» de grain produit pendant les années en cause par les demandeurs mais dont la livraison n'était pas autorisée par les «permis», ce grain n'a effectivement pas été livré (l'interdiction légale faite aux compagnies de chemins de fer d'en prendre livraison ayant été respectée), et de ce fait, les compagnies de chemins de fer n'étaient pas tenues, à cet égard, à l'obligation que l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* impose aux transporteurs publics. Il n'y avait entre les demandeurs et les compagnies de chemins de fer défenderesses aucun contrat exprès ou tacite en vertu duquel les premiers pourraient exiger quoi que ce fût, pas plus qu'ils ne tenaient de la Loi le droit d'exiger que ces dernières prennent livraison de ce soi-disant «surplus» de grain dont la livraison n'était pas autorisée par les «permis»; par surcroît, aucune demande n'a été faite en ce sens; en conséquence, on ne saurait relever contre les compagnies de chemins de fer aucun manquement qui eût justifié une action en dommages-intérêts par application de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, pour violation de l'une quelconque des obligations prévues à l'article 262(1) et (2) de la même Loi. Il s'ensuit qu'en l'espèce, les demandeurs ne sont pas des personnes lésées au sens de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*. Il n'y a lieu à action dérivée que dans les cas expressément prévus par la Loi. Ni les demandeurs ni la classe de personnes qu'ils prétendent représenter n'ont une cause d'action contre la Commission canadienne du blé en quoi que ce soit. Il appert qu'en l'espèce, la «compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale» au sens de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*. La Commission canadienne des transports s'est vu spécialement attribuer la compétence pour instruire tous les aspects d'une action en dommages-intérêts fondée sur l'article 262(7) de la Loi, pour défaut d'installations suffisantes et adéquates telles qu'elles sont requises par l'article 262(1) et (2) de la *Loi sur les chemins de fer*. En conséquence, la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada n'a pas compétence à l'égard d'une action fondée en dommages-intérêts de ce genre, laquelle relève exclusivement de la Commission canadienne des transports.

Jamieson v. Carota [1977] 2 F.C. 239, applied. *Ex parte Sidebotham*; *In re Sidebotham* (1880) 14 Ch.D. 458, referred to. *R. v. Paddington Valuation Officer*, *Ex parte Peachey Property Corp. Ltd.* [1966] 1 Q.B. 380, referred to. *Arsenal Football Club Ltd. v. Ende* [1977] 2 W.L.R. 974 (H.L.), referred to. *Illinois Central Railway Co. v. Baker* (1913) 159 S.W. 1169 (Kentucky Court of Appeal), referred to. *Riske v. Canadian Wheat Board* [1977] 2 F.C. 143, referred to. *Norfolk v. Roberts* (1913) 28 O.L.R. 593, referred to. *Meagher v. Canadian Pacific Railway Co.* (1912) 42 N.B.R. 46, referred to.

APPLICATION.

COUNSEL:

A. Golden, Q.C. and *W. Bartlett* for plaintiffs.

C. R. O. Munro, Q.C. for defendant Canadian Pacific Railway Company.

L. L. Band for defendant Canadian National Railway Company.

H. B. Monk, Q.C. and *D. S. Sagoo* for defendant without liability The Canadian Wheat Board.

SOLICITORS:

Golden, Levinson, Toronto, for plaintiffs.

Canadian Pacific Railway Company Law Department, Montreal, for defendant Canadian Pacific Railway Company.

Canadian National Railway Company Law Department, Toronto, for defendant Canadian National Railway Company.

The Canadian Wheat Board Law Department, Winnipeg, for defendant without liability The Canadian Wheat Board.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

GIBSON J.: This is an application by the Canadian Pacific Railway Company and the Canadian National Railway Company, defendants, and The Canadian Wheat Board (described in the statement of claim as "defendant without liability") for an order striking out the statement of claim and dismissing the action on the grounds (1) that the Court is without jurisdiction to try the action; (2) that the statement of claim discloses no reasonable cause of action; and also (3) that the action is not

Arrêt appliqué: *Jamieson c. Carota* [1977] 2 C.F. 239. Arrêts mentionnés: *Ex parte Sidebotham*; *In re Sidebotham* (1880) 14 Ch. D. 458; *R. c. Paddington Valuation Officer*, *Ex parte Peachey Property Corp. Ltd.* [1966] 1 Q.B. 380; *Arsenal Football Club Ltd. c. Ende* [1977] 2 W.L.R. 974 (C.L.); *Illinois Central Railway Co. c. Baker* (1913) 159 S.W. 1169 (Kentucky Court of Appeal); *Riske c. La Commission canadienne du blé* [1977] 2 C.F. 143; *Norfolk c. Roberts* (1913) 28 O.L.R. 593; *Meagher c. Canadian Pacific Railway Co.* (1912) 42 N.B.R. 46.

REQUÊTE.

AVOCATS:

A. Golden, c.r. et *W. Bartlett* pour les demandeurs.

C. R. O. Munro, c.r. pour la défenderesse Canadian Pacific Railway Company.

L. L. Band pour la défenderesse Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

H. B. Monk, c.r. et *D. S. Sagoo* pour la Commission canadienne du blé, mise-en-cause.

PROCUREURS:

Golden, Levinson, Toronto, pour les demandeurs.

Service du contentieux de Canadian Pacific Railway Company, Montréal, pour la défenderesse Canadian Pacific Railway Company.

Service du contentieux de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Toronto, pour la défenderesse Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Service du contentieux de la Commission canadienne du blé, Winnipeg, pour la Commission canadienne du blé, mise-en-cause.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par

LE JUGE GIBSON: La Cour est saisie d'une requête de la Canadian Pacific Railway Company, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de la Commission canadienne du blé (désignée dans la déclaration comme «*defendant without liability*»), tendant à la radiation de la déclaration et au rejet de l'action aux motifs (1) que la Cour n'est pas compétente pour l'entendre; (2) que la déclaration ne révèle aucune cause raisonnable d'action; et (3) que l'action n'a pas été

properly constituted as a class action within the meaning of Rule 1711 of this Court.

When the application first came on for hearing in June 1979, after discussion with counsel, I directed that memoranda of law be filed and exchanged so that full and comprehensive argument might be made. This was done. In essence, therefore, this application is equivalent to an application under Rule 474 in that the "Court has accorded [all the] parties . . . an opportunity for a relatively long . . . instead of a short and summary hearing." (Cf. *Jamieson v. Carota*.)¹

The plaintiffs (who purport to represent themselves and all other holders of a "permit book" issued by The Canadian Wheat Board) submit their cause of action is founded on statute law, namely, section 262 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, alleging that they are "person[s] aggrieved" within the meaning of section 262(7) of that Act.

The plaintiffs bring this action as producers entitled to deliver grains (wheat and barley) during the crop years 1977-78 and 1978-79 pursuant to sections 16, 17, and 18 of the *Canadian Wheat Board Act*, R.S.C. 1970, c. C-12, such entitlement to deliver being evidenced by "permit book[s]" issued by The Canadian Wheat Board, which "permit book[s]" prescribe the quantum of their respective quotas for delivery of such grain.

The Canadian Wheat Board is an agent of Her Majesty whose purpose and reason for existence is to provide the orderly marketing of grain products produced in Western Canada in interprovincial and export trade.

This is an action for damages, but the plaintiffs, as noted, make no claim against The Canadian Wheat Board for damages. Instead, the plaintiffs claim damages only from the two railway defendants.

The reason and motivation for this claim for damages is found in the plaintiffs' view that in respect to certain excess grain, (that is grain for which the plaintiffs did not have an entitlement to

proprement intentée à titre d'action concernant une classe de personnes, au sens de la Règle 1711 de la Cour.

A la première audition de la requête en juin 1979, j'ai ordonné, avec le consentement des avocats des parties, le dépôt et l'échange de mémoires sur les points de droit en vue d'une argumentation compréhensive. Ce qui fut fait. Il s'ensuit qu'au fond, cette requête équivaut à une requête fondée sur la Règle 474 du fait que «la Cour n'ait accordé, [toutes] parties . . . l'occasion d' 'une audition relativement longue et approfondie au lieu d'une audition courte et sommaire.'» (Cf. *Jamieson c. Carota*.)¹

Les demandeurs (qui prétendent représenter aussi tous les autres titulaires d'un «livret de permis» délivré par la Commission canadienne du blé) soutiennent que leur action est fondée sur la Loi, nommément l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, et qu'ils sont les personnes lésées au sens de l'article 262(7) de cette Loi.

Les demandeurs justifient de la qualité de producteurs ayant le droit de livrer des céréales (blé et orge) pendant les campagnes agricoles de 1977-78 et de 1978-79, conformément aux articles 16, 17 et 18 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, S.R.C. 1970, c. C-12, comme en fait foi le «livret de permis» délivré par la Commission canadienne du blé, lequel «livret de permis» fixe leurs contingents respectifs de livraison de ces céréales.

La Commission canadienne du blé, qui est un mandataire de Sa Majesté, a pour attributions et pour raison d'être d'assurer la commercialisation rationnelle des céréales produites dans l'Ouest du Canada, sur le plan interprovincial comme à l'exportation.

Il s'agit en l'espèce d'une action en dommages-intérêts qui n'est pas, comme on l'a noté, dirigée contre la Commission canadienne du blé, mais seulement contre les deux compagnies de chemins de fer défenderesses.

L'action en dommages-intérêts se fonde sur le fait qu'il y avait un certain surplus de céréales (c'est-à-dire des céréales dont leurs «livret[s] de permis» ne prévoyaient pas la livraison mais que

¹ [1977] 2 F.C. 239 at p. 244 per Jaccett C.J.

¹ [1977] 2 C.F. 239 à la p. 244, le juge en chef Jaccett.

deliver as evidenced by their "permit book[s]", but which the plaintiffs produced in the crop years 1977-78 and 1978-79) that the defendant railways were under a statutory obligation, which the railways breached, to supply an adequate number of proper railway box cars to carry and deliver this excess grain to port which excess grain The Canadian Wheat Board could have sold.

As to the statutory obligation which the plaintiffs alleged the railways breached, the plaintiffs submit that notwithstanding the statutory marketing scheme enacted by the *Canadian Wheat Board Act*, the plaintiffs, as producers, have a cause of action for damages against the railways founded on section 262(7) of the *Railway Act* as "person[s] aggrieved" maintainable in the Federal Court of Canada.

A short review of the origin and how The Canadian Wheat Board operates may be helpful background for the purpose of determining the matter raised in these motions and is now made.

The Canadian Wheat Board was first established in 1935 at the urging of producers and became a permanent Crown Corporation in 1967. The genesis of this Board is found in the history of grain growing in Canada; and the issues raised in this action arise from that history.

When grain-growing became a major enterprise in Western Canada in the 1880's, institutions to market and move such grain were established by the railroad companies, and principally in that era the Canadian Pacific Railway Company became involved in moving prairie grain to markets. When the quantities to be marketed increased substantially in the 1890's a number of economic problems arose with the producers. Two of these economic problems were, first, access to transportation and second, transportation costs.

In partial satisfaction of the first issue, *The Canada Grain Act* of 1912, S.C. 1912, c. 27, among other things, provided for mandatory federal regulation of the box car allocation. In partial satisfaction of the second issue, the *Crow's Nest*

les demandeurs ont produites au cours des campagnes agricoles de 1977-78 et de 1978-79) et que les compagnies de chemins de fer défenderesses avaient l'obligation légale, qu'elles ont enfreinte, de mettre à la disposition des demandeurs des wagons en nombre suffisant pour transporter et livrer au port ce surplus de céréales que la Commission canadienne du blé aurait pu vendre.

Pour ce qui est de l'obligation légale que les compagnies de chemins de fer auraient enfreinte, les demandeurs soutiennent que malgré le système de commercialisation établi par la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, les demandeurs, en tant que producteurs, sont en droit de réclamer des dommages-intérêts aux compagnies de chemins de fer en qualité de personnes lésées conformément à l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, par action intentée devant la Cour fédérale du Canada.

Un bref aperçu de l'origine et du fonctionnement de la Commission canadienne du blé nous aidera à éclairer les questions que posent ces requêtes.

La Commission canadienne du blé, créée en 1935 à la demande instante des producteurs, est devenue une société de la Couronne en 1967. La genèse de cette Commission se confond avec l'évolution de la culture céréalière au Canada, dans laquelle les points litigieux trouvent également leurs racines.

La culture céréalière étant devenue une entreprise de grande envergure dans l'Ouest canadien au cours des années 1880, les compagnies de chemins de fer ont mis en place les mécanismes de commercialisation et de transport des céréales, et la principale compagnie à assurer à cette époque le transport du grain des Prairies vers les marchés fut la Canadian Pacific Railway Company. L'accroissement considérable des quantités de grain destiné à la vente au cours des années 1890 a posé aux producteurs certains problèmes d'ordre économique à résoudre, dont la disponibilité des moyens de transport et les frais de transport.

Le premier problème fut résolu en partie par la *Loi des grains du Canada* de 1912, S.C. 1912, c. 27, qui prévoyait notamment la réglementation fédérale obligatoire de la répartition des wagons. Le second problème fut résolu en partie par la

Pass Agreement, S.C. 1896-97, c. 5, was entered into and promulgated. This latter guaranteed in perpetuity export rates on western grain. At that time, on the other hand, the railways, especially the Canadian Pacific Railway received substantial concessions. And although the first Canadian Wheat Board was not established arising out of the two above issues, (of which the issue of access to transportation is relevant in this action) at the present time certain authority of the present Canadian Wheat Board extends to access to transportation.

Since 1967 The Canadian Wheat Board's authority generally in all its various matters has remained essentially the same except that in 1974 western farmers were allowed the option of selling feed wheat, oats and barley for non-human consumption in Canada through the open market. The Board however remained and remains today as the sole agent for the sale in international markets of wheat, oats and barley that are produced in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Peace River block of British Columbia.

The authority of The Canadian Wheat Board however does not extend to and is not concerned with transportation costs and specifically not with subsidized transportation rates via the *Crow's Nest Pass Agreement*.

Putting it positively, the authority of the Board may be stated generally by saying that its objects are namely: (1) to market as much grain as possible at the best price that can be obtained; (2) to provide price stability to prairie grain producers; and (3) to ensure that each producer obtains each year a fair share of the available grain market.

In implementing the Board's national policy there is therefore provided equal market access, orderliness and price stability for Canadian grain producers.

In carrying out such national policy however, the Board has not and does not function as a price or income support agency. Instead, the price paid

signature et la promulgation de l'accord *Crow's Nest Pass Agreement*, S.C. 1896-97, c. 5, qui garantissait à perpétuité le tarif d'exportation du grain de l'Ouest. En contrepartie, les compagnies de chemins de fer, en particulier la Canadian Pacific Railway, bénéficiaient à l'époque de concessions substantielles. Et si, à l'origine, la Commission canadienne du blé n'était pas créée par suite de ces deux problèmes (dont celui de la disponibilité des moyens de transport qui est en cause), il se trouve qu'à l'heure actuelle, la Commission canadienne du blé est investie d'une certaine compétence en matière d'accessibilité des moyens de transport.

Depuis 1967, la compétence de la Commission canadienne du blé est restée essentiellement la même dans son ensemble, sauf qu'en 1974, les agriculteurs de l'Ouest se virent accorder la possibilité de vendre sur le marché libre du blé, de l'avoine et de l'orge pour l'alimentation du bétail au Canada. Toutefois la Commission est restée et reste à ce jour l'agent exclusif pour la vente sur les marchés internationaux du blé, de l'avoine et de l'orge produits au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et dans le district de Peace River en Colombie-Britannique.

Elle n'a cependant pas compétence sur le fret, en particulier le fret subventionné par l'effet de l'accord de *Crow's Nest Pass*.

En termes positifs, la compétence de la Commission peut se définir par ses attributions qui consistent: (1) à écouler le plus de céréales possible au meilleur prix possible; (2) à assurer la stabilité des prix au profit des producteurs de céréales des Prairies; et (3) à faire en sorte que chaque producteur ait chaque année une part équitable du marché des céréales.

La politique nationale de la Commission vise donc à assurer aux producteurs canadiens de céréales l'égalité d'accès au marché, un écoulement ordonné de leurs produits et la stabilité des prix.

Dans l'application de cette politique nationale, la Commission n'a toutefois jamais joué le rôle d'un organisme de soutien des prix ou des revenus.

to producers is that obtained by the Board from both domestic and foreign customers.

In carrying out such national policy, the ability of The Canadian Wheat Board to control the grain market also does not arise from ownership of facilities, but solely from the authority given to it under the *Canadian Wheat Board Act*. Instead the Board's authority to control the grain market arises from the implementation of its powers to impose quotas on deliveries. Quotas on deliveries are the key to the Board's control.

By quota on deliveries is meant that, except for grain produced and fed directly to livestock or grain that is sold by grain producers to cattle feedlot operators, grain in the main is delivered by the producers to primary elevators. These primary elevators are not owned by The Canadian Wheat Board, but the Board is authorized and does control the flow of grain through these elevators by controlling the transportation by rail of all grains from these primary elevators to terminal elevators and to domestic processing plants and export ports. The authority to control grain transportation is sanctioned by *The Canada Grain Act*; and the authority to control the quantities of grain delivered by producers to elevators is by use and implementation of a quota system sanctioned by the *Canadian Wheat Board Act*.

As to the overall operations of the Board in carrying out its statutory powers and duties, as I understand it however, it may be said that the Board implements its national grain marketing policy by employing five policy mechanics, namely: (1) by the use of year long price pools; (2) by the use of marketing quotas; (3) by the management of transportation; (4) by the use of the Winnipeg Commodity Exchange; and (5) by the use of a complex export selling system.

The policy mechanics (2) and (3) above referred to, namely, the use of marketing quotas and the management of transportation only are relevant to

En fait, les producteurs reçoivent exactement le prix que la Commission obtient des clients du marché intérieur et extérieur.

Dans l'application de cette politique nationale, le pouvoir de contrôle qu'exerce la Commission canadienne du blé sur le marché des céréales ne tient pas à un droit de propriété sur les moyens de manutention, mais découle uniquement de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*. En fait, ce pouvoir de contrôle découle de l'exercice de son pouvoir d'imposer les contingents de livraison. Le contingentement des livraisons est à la base du pouvoir de réglementation de la Commission.

Par contingents de livraison, on entend le fait qu'à l'exception des grains produits exprès et affectés directement à l'alimentation du bétail, ou des grains vendus par les producteurs aux exploitants de parcs d'engraissement, la majeure partie des grains est livrée par les producteurs aux éleveurs régionaux. La Commission canadienne du blé n'est pas propriétaire de ces éleveurs régionaux, mais elle est habilitée à contrôler et contrôler effectivement l'écoulement des céréales par ces éleveurs, en contrôlant le transport ferroviaire de la totalité du grain de ces éleveurs régionaux aux éleveurs de tête de ligne ainsi qu'aux usines de transformation de l'intérieur et aux ports d'exportation. Le pouvoir de contrôle sur le transport des céréales a sa source dans la *Loi des grains du Canada*, et le pouvoir de contrôler les quantités de grain livrées par les producteurs aux éleveurs s'exerce au moyen d'un système de contingentement prévu par la *Loi sur la Commission canadienne du blé*.

Pour ce qui est cependant du fonctionnement d'ensemble de la Commission dans l'exercice de ses pouvoirs et attributions prévus par la Loi, on peut dire, à mon avis, que la Commission applique sa politique nationale de commercialisation des grains au moyen des cinq méthodes suivantes: (1) application de prix uniques annuels; (2) application des contingents de livraison; (3) contrôle du transport; (4) recours à la bourse des marchandises de Winnipeg; et (5) recours à un système contigué de vente à l'exportation.

Seules les méthodes n° (2) et n° (3) ci-dessus, savoir l'application des contingents de livraison et le contrôle du transport, ont un rapport avec les

the issues raised in the statement of claim in this action.

The Use of Marketing Quotas

The quota system used by the Board is designed to give each producer an equal opportunity to sell his grain. By this quota system, The Canadian Wheat Board controls the quantity of grain (except for domestic feed grains) that each producer may deliver at any particular time. Each producer is issued a permit. On that permit is prescribed the amount of the grain or grains that such producer holder of that permit is authorized legally to deliver to a primary elevator. These permits evidencing quotas are stated in terms of the number of bushels per acre that a producer can deliver and a particular kind or grade of grain.

Therefore, as part of this market quota system control policy, the Board exercises exclusive power: (1) to issue permit books to producers who desire to sell grain; (2) to limit grain deliveries to primary elevators to producers in possession of permit books; and (3) to fix from time to time quotas for each kind of grain that can be delivered to primary elevators.

As a consequence, this quota system regulates the type and quantity of grain entering the system so to speak.

The Management of Transportation

As I understand it, in implementing its powers as to the management of transportation, The Canadian Wheat Board works with the railways on grain transportation. This is done by consultation at the senior levels and also on a more general level on a day-to-day basis.

The primary elevator agents also report weekly on the grain available (by grade) in elevators for shipment.

It appears that grain cars are allocated to primary elevators, loaded by the agents, and picked up by the railway companies. This is done apparently pursuant to a shipping block system whereby box car allocation to various shipping blocks is

points litigieux que fait valoir la déclaration dans l'action principale.

L'application des contingents de livraison

Le système des contingents appliqué par la Commission vise à donner à chaque producteur une chance égale de vendre ses grains. Par ce système, la Commission canadienne du blé contrôle la quantité de grains (à l'exception des grains de provende destinés à la consommation intérieure) que chaque producteur peut livrer à une époque donnée. Chaque producteur se voit octroyer un permis. Le permis indique la quantité de grains que le titulaire a légalement le droit de livrer à un élévateur régional. Le contingent s'exprime en boisseaux par acre qu'un producteur peut livrer, par catégorie et par qualité de grain.

Il s'ensuit que dans le cadre de cette politique de réglementation du marché au moyen du contingentement, la Commission exerce le pouvoir exclusif: (1) de délivrer des livrets de permis aux producteurs qui souhaitent vendre leurs grains; (2) de limiter les livraisons de grains aux élévateurs régionaux, aux producteurs titulaires de livrets de permis; et (3) de fixer le cas échéant des contingents pour chaque variété de grains pouvant être livrée aux élévateurs régionaux.

Ainsi donc, ce système de contingentement règle en quelque sorte le type et la quantité de grains qui alimentent le système.

Le contrôle du transport

Il appert que dans l'exercice de son pouvoir de contrôle du transport des grains, la Commission canadienne du blé collabore avec les compagnies de chemins de fer, sous forme de consultations entre cadres supérieurs et aussi au niveau de l'exécution de tous les jours.

De leur côté, les responsables des élévateurs régionaux rendent compte chaque semaine de la quantité de grains disponible (par qualité) pour expédition.

Il appert que les wagons céréaliers sont alloués aux élévateurs régionaux, où ils sont chargés par les responsables puis pris en charge par les compagnies de chemins de fer. La répartition se fait, semble-t-il, conformément à un système de zones

determined jointly by The Canadian Wheat Board and the railways.

It appears also that at least during the subject years referred to in the statement of claim, namely 1977-78 and 1978-79 producers did produce more grain than could be accommodated in the system as outlined above and that part of the reason for the inability to accommodate this excess grain was the lack of sufficient railway box cars to transport this excess grain to a market which market apparently was available. No permits were issued to producers by The Canadian Wheat Board authorizing them to deliver this excess grain.

So much for a general historical and other general overview of the factual and statutory authorities which are relevant to a consideration of the issues raised in the statement of claim in this action.

For the purpose of this motion, however, it is more convenient to recapitulate and put in a different form some of the more salient of these matters, and to set out others which are also relevant.

First, The Canadian Wheat Board controls the supply of grain that it must market by placing a quota on delivery of grain by producers, not a quota on production. (See section 21 of the *Canadian Wheat Board Act*.)

Second, producers may produce all the grain they wish, but may not deliver any grain produced to any elevator or railway for sale in the interprovincial or export market which has not been authorized for delivery in a "permit" issued by The Canadian Wheat Board.

Third, elevators and railways are prohibited from accepting delivery of any grain from producers that is not authorized in such producers' "permits". (See sections 17 and 18 of the *Canadian Wheat Board Act*.)

Fourth, the Board is the sole marketing agent for interprovincial and export trade in grains. (See sections 33 and 34 of the *Canadian Wheat Board Act*.)

d'expédition par lequel la répartition des wagons céréaliers entre les diverses zones d'expédition est fixée conjointement par la Commission canadienne du blé et les compagnies de chemins de fer.

^a Il appert également qu'au moins pendant les années visées dans la déclaration, savoir 1977-78 et 1978-79, les producteurs ont produit plus de grains que ne pouvait en absorber le système décrit plus haut, et que l'impossibilité d'absorber ce surplus de grains était en partie due au nombre insuffisant de wagons céréaliers susceptibles de transporter ce surplus vers un marché manifestement en mesure de l'écouler. La Commission canadienne du blé n'avait délivré aux producteurs aucun permis les autorisant à livrer ce surplus de grains.

^b Voilà un aperçu historique des points de fait et de droit qui nous permettent d'instruire les points litigieux tels qu'ils ressortent de la déclaration des demandeurs.

^c Aux fins de la requête, il convient toutefois de récapituler sous un autre angle certains points plus saillants et d'en relever d'autres qui ont aussi leur importance.

^d En premier lieu, la Commission canadienne du blé réglemente la quantité de grains qu'elle doit écouler en contingentant les livraisons par les producteurs, mais non la production. (Voir l'article 21 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*.)

^e En deuxième lieu, les producteurs peuvent produire tout le grain qu'ils désirent, mais ils ne peuvent livrer à un élévateur ou à une compagnie de chemin de fer, pour le marché interprovincial ou pour l'exportation, du grain dont la livraison n'est pas autorisée conformément au «permis» délivré par la Commission canadienne du blé.

^f En troisième lieu, il est interdit aux éleveurs et aux compagnies de chemins de fer de recevoir d'un producteur une livraison de grain dont l'autorisation ne figure pas dans son «permis». (Voir les articles 17 et 18 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*.)

^g En quatrième lieu, la Commission est seule mandatée pour le commerce du grain entre les provinces et à l'exportation. (Voir les articles 33 et 34 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*.)

Fifth, when producers deliver grain as authorized by their respective permit books, title to such grain passes to the Board. The Board buys such grain. (See section 25 of the *Canadian Wheat Board Act*.) The grain therefore, which is delivered to elevators or put into the market system so to speak pursuant to such marketing programme after delivery is owned by the Board.

Sixth, in respect to such grain when delivered to the railways, the duty of the railways as to carriage of it for The Canadian Wheat Board, as owner, is generally that of a common carrier as further qualified by the provisions of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, as for example, section 262(1) and (2). Relevant to the allegations in this action in particular is section 262(1)(b) and (e) of that Act which reads:

262. (1) The company shall, according to its powers,

(b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission.

As to the issues raised in the statement of claim in this action, the burden of the allegations is that the railways during the relevant years were under a statutory obligation to the plaintiffs and they did not comply with such statutory duty, namely, the duty to provide sufficient and adequate railway cars to move to market all the grain which the plaintiff producers produced and The Canadian Wheat Board could have sold; that thereby the plaintiffs suffered damages which damages should be paid to The Canadian Wheat Board only because of and by reason of this statutory marketing scheme enacted by the *Canadian Wheat Board Act*; that this statutory scheme was not intended by Parliament to "have the effect of insulating the defendant railways from liability for breach of their statutory duty to carry and deliver the grain produced by the plaintiff" producers; and that therefore the plaintiff producers have a cause of action to recover such damages from the defendant railways maintainable in this Court, as "person[s]

En cinquième lieu, lorsque les producteurs livrent du grain suivant l'autorisation figurant dans leurs livrets de permis respectifs, la propriété de ce grain est transférée à la Commission, qui l'achète. (Voir l'article 25 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*.) Par conséquent, le grain livré aux éleveurs ou introduit pour ainsi dire sur le marché conformément à ce programme de commercialisation après livraison, appartient à la Commission.

En sixième lieu, lorsque le grain est livré aux compagnies de chemins de fer, l'obligation qu'ont ces dernières de le transporter pour le compte de la Commission canadienne du blé, propriétaire, est généralement celle d'un transporteur public sous réserve des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, par exemple l'article 262(1) et (2). L'article 262(1)(b) et (e) de cette Loi s'applique particulièrement aux faits de la cause:

262. (1) La compagnie doit, selon ses pouvoirs,

b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;

e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne.

Quant aux points litigieux que soulèvent les demandeurs dans leur déclaration, leur principale conclusion est que, pendant les années dont s'agit, les compagnies de chemins de fer ont manqué à leur obligation légale envers les demandeurs, savoir l'obligation de fournir un nombre suffisant de wagons propres à transporter vers le marché tout le grain produit par les producteurs demandeurs et que la Commission canadienne du blé aurait pu vendre; que par suite, les demandeurs ont subi des dommages dont la réparation était payable à la Commission canadienne du blé uniquement en vertu du système de commercialisation établi par la *Loi sur la Commission canadienne du blé*; que ce système légal n'était pas destiné par le législateur à «avoir pour effet d'exonérer les compagnies de chemins de fer défenderesses en cas de manquement à leur obligation légale qui est de transporter et de livrer le grain produit par les [producteurs] demandeurs»; et que par conséquent les producteurs demandeurs sont fondés à saisir la

aggrieved" within the meaning of section 262(7) of the *Railway Act*.

The plaintiffs plead at paragraphs 8 and 9 of their statement of claim as follows:

8. The Plaintiffs are required to bear the costs of transportation, including demurrage, handling and storage charges. The surplus in which they share depends upon the quantities of grain delivered pursuant to contract, as well as the costs of marketing and delivery. The Plaintiffs further are called upon to deliver grain under the statutory scheme on a quota system dependant upon the sales made and planned by The Canadian Wheat Board.

9. At all material times The Canadian Wheat Board arranged with the Defendant railway companies for the carriage of grain through the device of the Transportation Committee for forecasting long-range requirements and through a Block Shipping System for allocating rolling stock and related facilities on a six-week shipping cycle. The Defendant railway companies participated in the decisions so made and confirmed their capacity to carry the grain in question. Each Defendant railway company serves different and exclusive areas of the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta as well as certain portions of British Columbia.

And at paragraphs 12 and 13, the plaintiffs further plead as follows:

12. In the 1977-78 crop year The Canadian Wheat Board contracted for the sale of approximately 23 million tonnes of grain for export. Such sales were negotiated and contracted in reliance upon the commitments of the Defendant railway companies, made as set forth in paragraph 9 above.

13. The Defendant railway companies failed to carry and deliver approximately 2 million tonnes of grains referred to in paragraph 12 above in accordance with their duties and obligations under Section 262(1) and (2) of The Railway Act for which default they are responsible to the Plaintiffs in damages.

And at paragraphs 17 and 18, the plaintiffs further plead as follows:

17. The Canadian Wheat Board, although requested to do so, has not taken any action against the Defendant Railway companies for the recovery of the damages set forth herein.

18. The Canadian Wheat Board is the appropriate recipient of the damages claimed in this action and the Plaintiffs specifically request that their recovery, exclusive of costs, be paid to The Canadian Wheat Board to be dealt with according to the lawful and appropriate procedures established by it.

Section 262(1) and (2) of the *Railway Act* prescribe certain powers, duties and obligations of railway companies as follows:

262. (1) The company shall, according to its powers,

Cour d'une action en dommages-intérêts contre les compagnies de chemins de fer défenderesses, en leur qualité de personnes lésées au sens de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*.

Les demandeurs concluent aux paragraphes 8 et 9 de leur déclaration comme suit:

[TRADUCTION] 8. Les demandeurs sont tenus aux coûts de transport, dont les surestaries et les frais de manutention et de magasinage. Le surplus auquel ils ont part est fonction des quantités livrées selon le contrat, ainsi que des coûts de commercialisation et de livraison. Les demandeurs sont en outre requis par la Loi de livrer le grain selon un système de contingentement, lequel est fonction des ventes effectuées et prévues par la Commission canadienne du blé.

9. Pendant l'époque en cause, la Commission canadienne du blé a confié aux compagnies de chemins de fer défenderesses le transport de grains, par le biais du Comité des transports pour la prévision des besoins à long terme et au moyen d'un système de zones d'expédition pour ce qui était de la répartition du matériel roulant et des installations connexes par cycle de transport de six semaines. Les compagnies de chemins de fer défenderesses ont participé aux décisions et confirmé leur aptitude à transporter le grain en question. Chacune d'elles dessert de façon exclusive différentes régions du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ainsi que certaines parties de la Colombie-Britannique.

Aux paragraphes 12 et 13, les demandeurs font encore valoir ce qui suit:

[TRADUCTION] 12. Pendant la campagne agricole de 1977-78, la Commission canadienne du blé a passé contrat pour la vente à l'exportation de quelque 23 millions de tonnes de grain. Les ventes ont été négociées et conclues sur la foi des engagements souscrits par des compagnies de chemins de fer défenderesses, comme indiqué au paragraphe 9 ci-dessus.

13. Les compagnies de chemins de fer défenderesses ont manqué à leur obligation, prévue à l'article 262(1) et (2) de la Loi sur les chemins de fer, de transporter et de livrer quelque 2 millions de tonnes du total visé au paragraphe 12 ci-dessus, manquement dont elles doivent réparation aux demandeurs.

Aux paragraphes 17 et 18, les demandeurs soutiennent également ce qui suit:

[TRADUCTION] 17. La Commission canadienne du blé, bien que priée de le faire, n'a pris aucune mesure contre les compagnies de chemins de fer défenderesses pour recouvrer les dommages-intérêts susmentionnés.

18. Il appartient à la Commission canadienne du blé d'encaisser les dommages-intérêts en cause et les demandeurs demandent expressément qu'ils soient versés, sans défalcation de frais, à la Commission canadienne du blé qui en disposera conformément aux modalités légales qu'elle a établies.

L'article 262(1) et (2) de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit certains pouvoirs et obligations des compagnies de chemins de fer comme suit:

262. (1) La compagnie doit, selon ses pouvoirs,

(a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway;

(b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such traffic;

(d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such traffic; and

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission.

(2) Such adequate and suitable accommodation shall include reasonable facilities for the junction of private sidings or private branch railways with any railway belonging to or worked by the company, and reasonable facilities for receiving, forwarding and delivering traffic upon and from those sidings or private branch railways, together with the placing of cars and moving them upon and from such private sidings and private branch railways.

and section 262(7) of that Act reads as follows:

262. . . .

(7) Every person aggrieved by any neglect or refusal of the company to comply with the requirements of this section has, subject to this Act, an action therefor against the company, from which action the company is not relieved by any notice, condition or declaration, if the damage arises from any negligence or omission of the company or of its servant.

A comprehensive transportation Act was enacted by Parliament in 1966-67 which gave wide embracing powers to the Canadian Transport Commission: *National Transportation Act*, S.C. 1966-67, c. 69 (and further amended since then).

Sections 55, 56, 58 and 61(1) and 64(9) of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, prescribe certain of the powers given to the Canadian Transport Commission as follows:

55. (1) The Commission may of its own motion, or upon the application of any party, and upon such security being given as it directs, or at the request of the Governor in Council, state a case, in writing, for the opinion of the Federal Court of Appeal upon any question that in the opinion of the Commission is a question of law or of the jurisdiction of the Commission.

(2) The Federal Court of Appeal shall hear and determine such question, and remit the matter to the Commission with the opinion of the Court thereon.

a) fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement de son chemin de fer avec d'autres, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer;

b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;

c) sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer ces marchandises et effets;

d) fournir et employer tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets; et

e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne.

(2) Ces installations complètes et convenables comprennent des facilités raisonnables pour le raccordement de voies latérales privées ou d'embranchements privés avec un chemin de fer possédé ou mis en service par la compagnie, et des facilités raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises et effets entrant sur ces voies latérales et sur ces embranchements privés ou en débouchant, ainsi que le placement de wagons et leur traction dans un sens ou dans un autre sur ces voies latérales privées et sur ces embranchements privés.

et aux termes de l'article 262(7) de la Loi:

262. . . .

(7) Quiconque a été lésé par la négligence ou le refus de la compagnie de se conformer aux exigences du présent article, a, sous réserve de la présente loi, le droit d'intenter une poursuite contre la compagnie; et la compagnie ne peut se mettre à l'abri de cette poursuite en invoquant un avis, une condition ou une déclaration, si le tort résulte d'une négligence ou d'une omission de la compagnie ou de ses employés.

Une Loi générale sur le transport, adoptée par le Parlement en 1966-67, donne des pouvoirs étendus à la Commission canadienne des transports: il s'agit de la *Loi nationale sur les transports*, S.C. 1966-67, c. 69 (modifiée par la suite).

En ses articles 55, 56, 58 et 61(1) et 64(9), la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17, prévoit certains pouvoirs de la Commission canadienne des transports, comme suit:

55. (1) La Commission peut, de son propre mouvement, ou à la demande d'une partie, et après qu'a été fourni le cautionnement qu'elle prescrit, ou à la requête du gouverneur en conseil, soumettre un mémoire pour obtenir l'opinion de la Cour d'appel fédérale sur toute question que cette Commission considère être une question de droit ou une question concernant la juridiction de la Commission.

(2) La Cour d'appel fédérale doit entendre et juger cette question, et remettre l'affaire à la Commission avec l'opinion de la cour.

56. (1) In determining any question of fact, the Commission is not bound by the finding or judgment of any other court, in any suit, prosecution or proceeding involving the determination of such fact, but such finding or judgment, in proceedings before the Commission, is *prima facie* evidence only.

(2) The pendency of any suit, prosecution or proceeding, in any other court, involving questions of fact, does not deprive the Commission of jurisdiction to hear and determine the same questions of fact.

(3) The finding or determination of the Commission upon any question of fact within its jurisdiction is binding and conclusive.

58. Upon any application made to the Commission, the Commission may make an order granting the whole or part only of such application, or may grant such further or other relief, in addition to or in substitution for that applied for, as to the Commission may seem just and proper, as fully in all respects as if such application had been for such partial, other, or further relief.

61. (1) Any decision or order, made by the Commission may be made a rule, order or decree of the Federal Court, or of any superior court of any province of Canada, and shall be enforced in like manner as any rule, order or decree of such court.

64. ...

(9) Save as provided in this section,

(a) every decision or order of the Commission is final, and

(b) no order, decision or proceeding of the Commission shall be questioned or reviewed, restrained or removed by prohibition, injunction, *certiorari*, or any other process or proceeding in any court.

For this action to succeed, as stated, it must be founded on breach during the relevant years by the railways of a statutory duty to the plaintiff producers requiring the railways directly or through The Canadian Wheat Board to accept delivery of certain excess grain produced by the plaintiffs not authorized for delivery by The Canadian Wheat Board (pursuant to its exclusive power to so authorize) in the plaintiff producers' "permits" for transportation to domestic processing plants and export ports for the purpose of sale in the interprovincial and export markets.

After careful consideration of all the facts alleged in the statement of claim, the very complete memoranda of law submitted by counsel for

56. (1) En décidant une question de fait, la Commission n'est liée par la constatation ou par le jugement d'aucune autre cour, dans une action, poursuite ou procédure comportant la décision relative à cette question de fait; mais cette constatation ou ce jugement, dans les procédures engagées devant la Commission, ne constitue qu'une preuve *prima facie*.

(2) La litispendance, devant un autre tribunal, d'une action, poursuite ou procédure comportant des questions de fait, n'enlève pas à la Commission sa compétence pour entendre et décider ces mêmes questions de fait.

(3) La décision de la Commission sur toute question de fait de sa compétence est obligatoire et définitive.

58. Sur toute requête présentée à la Commission, cette dernière peut rendre une ordonnance accordant cette requête en totalité ou en partie seulement, ou accorder un redressement plus étendu ou tout autre redressement de griefs, en sus ou au lieu de celui qui a été demandé, selon que la chose lui paraît juste et convenable, aussi amplement à tous égards que si la requête eût été faite pour obtenir ce redressement partiel, différent ou plus étendu.

61. (1) Toute décision ou ordonnance rendue par la Commission peut être déclarée règle, ordonnance ou décret de la Cour fédérale ou de toute cour supérieure d'une province du Canada, et être exécutée de la même manière qu'une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours.

64. ...

(9) Sauf les dispositions du présent article,

(a) toute décision ou ordonnance de la Commission est finale, et

(b) nulle ordonnance, décision ou procédure de la Commission ne peut être contestée ou révisée, restreinte ou écartée par voie de prohibition, d'injonction, de *certiorari*, ni par un instrument ou autre procédure de quelque cour que ce soit.

Il ne serait fait droit aux conclusions de la demande que si les demandeurs réussissaient à établir que, pendant les années en cause, les compagnies de chemins de fer ont violé l'obligation légale, qu'elles avaient envers les producteurs demandeurs, de prendre livraison d'un certain surplus de grain par eux produit et dont la Commission canadienne du blé (de par son pouvoir exclusif d'autorisation) n'avait pas, par une inscription dans les «permis» des intéressés, autorisé la livraison aux fins de transport vers les usines de transformation de l'intérieur pour ce qui était du marché interprovincial ou vers les ports pour ce qui était du marché d'exportation.

Après considération attentive des allégations de la déclaration, des mémoires très compréhensifs des avocats de toutes les parties et de leur plaidoi-

all the parties, and the full oral argument of counsel for all the parties, I have come to the following conclusions in respect to the questions raised:

The first question raised for determination is whether or not the plaintiffs are "person[s] aggrieved" within the meaning of section 262(7) of the *Railway Act* above quoted.

By the enactment of that subsection, in case of non-compliance, every "person aggrieved" within the statutory meaning of these words has a right to complain. Such right to complain may be to the courts or to the Canadian Transport Commission.

A person usually is not considered "aggrieved" within that subsection (as is also the case where similar words are employed in other statutes) unless he himself can establish he suffered particular loss and not merely because he has a grievance. (See *Ex parte Sidebotham. In re Sidebotham.*²) This rigid test of *locus standi* has been departed from in certain situations. In *Regina v. Paddington Valuation Officer, Ex parte Peachey Property Corporation Ltd.*³ the plaintiffs were held to be "person[s] aggrieved" so as to be entitled to *certiorari* or *mandamus* even though they could not establish that they had suffered any particular loss. Lord Denning at page 401 said: "The court would not listen, of course, to a mere busybody who was interfering in things which did not concern him. But it will listen to anyone whose interests are affected by what has been done. . . . So here it will listen to any ratepayer who complains that the list is invalid". (See also *Arsenal Football Club Ltd. v. Ende*⁴.)

This departure from the rigid test of *locus standi* and the remedies thereby available appear to be confined to actions against public authorities exercising statutory powers. The remedies are by way of *certiorari*, *mandamus* and prohibition. These remedies based on the concept of this departure from the rigid test of *locus standi* are not available against non-public authorities exercising non-statutory powers, and therefore are not available against the defendant railways.

rie, je suis parvenu aux conclusions suivantes à l'égard des points litigieux:

^a Il échet en premier lieu d'examiner si les demandeurs sont des personnes lésées au sens de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer* citée ci-dessus.

^b Il découle de ce paragraphe qu'en cas de non-observation de la Loi, toute personne lésée au sens de la Loi a le droit de porter plainte, soit devant les tribunaux soit devant la Commission canadienne des transports.

^c Une personne n'est normalement pas considérée comme «lésé[e]» au sens de ce paragraphe (comme au sens d'autres lois d'ailleurs) si elle ne peut établir qu'elle a subi un préjudice déterminé, un simple grief n'étant pas un motif suffisant. (Voir *Ex parte Sidebotham. In re Sidebotham.*²) Les cours de justice ont dérogé dans certains cas à cette condition rigoureuse de *locus standi*. Dans *Regina c. Paddington Valuation Officer, Ex parte Peachey Property Corporation Ltd.*³, il a été jugé que les demandeurs étaient des personnes lésées et, à ce titre, avaient droit à un bref de *certiorari* ou de *mandamus* alors même qu'ils n'arrivaient pas à prouver qu'ils avaient subi un préjudice déterminé. ^d A la page 401, lord Denning s'est prononcé en ces termes [TRADUCTION]: «La Cour n'entendrait certainement pas un importun qui se mêle d'affaires qui ne le concernent pas. Mais elle entendra tous ceux dont les intérêts sont touchés par ce qui a été fait. . . . En l'espèce donc, elle entendra tout contribuable qui conteste la validité du rôle». (Voir aussi *Arsenal Football Club Ltd. c. Ende*⁴.)

^e Cette dérogation à la condition rigoureuse du *locus standi* et les recours qui en découlent sont limités aux actions contre les autorités publiques dans l'exercice de leurs pouvoirs prévus par la Loi. Ces recours, sanctionnés par les brefs de *certiorari*, de *mandamus* ou de prohibition, et fondés sur la dérogation à la condition rigoureuse du *locus standi*, ne peuvent être invoqués contre les organismes privés n'exerçant pas des pouvoirs prévus par la Loi, telles les compagnies de chemins de fer en l'espèce.

² (1880) 14 Ch.D. 458 at 465.

³ [1966] 1 Q.B. 380.

⁴ [1977] 2 W.L.R. 974 (H.L.).

² (1880) 14 Ch.D. 458 à la page 465.

³ [1966] 1 Q.B. 380.

⁴ [1977] 2 W.L.R. 974 (C.L.).

In any event, this action is not a claim for any of these remedies but instead is a claim for damages for alleged statutory default by the railways to provide adequate railway box car accommodation and transportation to port of the excess grain produced by the plaintiffs but not delivered in the system. This system The Canadian Wheat Board, as stated, by virtue of the provisions of the *Canadian Wheat Board Act*, has complete control over. Such control extends over the entire marketing process and includes the exclusive right to determine who may deliver grain to the elevators and put grain into the grain export market system so to speak, and also exclusive control over the transportation process.

In my view, while the plaintiff producers and The Canadian Wheat Board in matters that affect producers may have an "identity of interest" as submitted by counsel for the plaintiffs, it is not a "legal fiction" that the grain produced and originally owned by the plaintiffs which was offered the railways for carriage was the grain of The Canadian Wheat Board. In law it was. (See section 25 of the *Canadian Wheat Board Act*.) The provisions of the *Canadian Wheat Board Act* in respect thereto cannot be ignored. And as to so-called "excess" grain produced during the relevant years by the plaintiff producers but not authorized by "permits" to be delivered, such grain in fact was not delivered (the statutory prohibition to the railways to accept it being adhered to), and therefore in any event no duty arose as a common carrier on the part of the railway under section 262 of the *Railway Act*.

Recapitulating and putting it another way, the plaintiffs do not allege that they offered for delivery any grain (the so-called "excess" grain referred to in these reasons) not authorized for delivery by and in their respective "permits" (issued by The Canadian Wheat Board) to the defendant railways for carriage to the export and interprovincial market from primary elevators to

Quoi qu'il en soit, les demandeurs n'invoquent en l'espèce aucun de ces recours, mais réclament des dommages-intérêts pour manquement, de la part des compagnies de chemins de fer, à leur obligation légale de fournir les wagons en nombre suffisant pour le transport à destination du surplus de grain produit par les demandeurs mais non introduit dans le système intégralement soumis au contrôle de la Commission canadienne du blé. Ce contrôle, qu'exerce la Commission en vertu de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, porte sur l'ensemble du processus de commercialisation; il se traduit aussi par le droit exclusif de déterminer qui peut livrer des grains aux éleveurs et avoir ainsi accès au marché d'exportation. De même, ce contrôle signifie contrôle exclusif du transport.

S'il est vrai qu'à l'égard de toutes les questions affectant les producteurs, il y a entre les demandeurs et la Commission canadienne du blé une «communauté d'intérêts» comme l'ont soutenu les avocats des demandeurs, ce n'est pas, à mon avis, un «artifice juridique» que de dire que le grain, dont les demandeurs étaient les producteurs et les propriétaires à l'origine et qu'ils demandaient aux compagnies de chemins de fer de transporter, était la propriété de la Commission canadienne du blé. C'est ce qu'il était de par la Loi (voir l'article 25 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*). On ne saurait ignorer les dispositions de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* qui s'appliquent à cet égard. Quant au soi-disant «surplus» de grain produit pendant les années en cause par les demandeurs mais dont la livraison n'était pas autorisée par les «permis», ce grain n'a effectivement pas été livré (l'interdiction légale faite aux compagnies de chemins de fer d'en prendre livraison ayant été respectée), et de ce fait, les compagnies de chemins de fer n'étaient pas tenues, à cet égard, à l'obligation que l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* impose aux transporteurs publics.

En d'autres termes, les demandeurs ne soutiennent pas qu'ils aient demandé aux défenderesses de transporter du grain (c'est-à-dire le soi-disant «surplus» de grain mentionné dans les présents motifs) dont la livraison n'était pas autorisée aux termes de leurs «permis» respectifs (délivrés par la Commission canadienne du blé), des éleveurs régionaux aux éleveurs de tête de ligne, et de là vers

terminal elevators and domestic processing plants and export ports. The plaintiffs in fact plead that they had no right to do so. And there was express statutory prohibition to the railways to accept grain not authorized by "permits".

And the grain authorized in such producers' "permits" that was actually delivered in the relevant years was in law grain owned by The Canadian Wheat Board.

There was therefore no contract express or implied between the plaintiffs and the defendant railways by which a right to demand might be inferred and there was no statutory right to demand that the defendant railways accept delivery of this so-called "excess" grain, not authorized for delivery by "permits"; and further there was in fact no demand; and as a consequence therefore, no failure to respond by the railways so as to constitute a basis for an action for damages against the defendant railways under section 262(7) of the *Railway Act* for breach of any obligation of the railways prescribed in section 262(1) and (2) of the Act.

Accordingly, the plaintiffs for the purposes of this action are not "person[s] aggrieved" within the meaning of section 262(7) of the *Railway Act*. (Cf. *Illinois Central Railway Company v. Baker*⁵.)

The next question raised is whether or not the plaintiffs are entitled to bring a class action.

Because neither the plaintiffs nor any of the class they purport to represent are owed any contractual or statutory duty (of a type a breach of either of which would sound in damages) by the defendant railways under section 262 of the *Railway Act* and also because there is no allegation that the defendant railways are otherwise vicariously liable in damages to the plaintiffs in this matter, none of them has a cause of action against the defendant railways under section 262(7) of

les usines locales de transformation et les ports d'exportation, en vue de la vente aux autres provinces et à l'exportation. En fait, les demandeurs reconnaissent qu'ils n'en avaient pas le droit. Au surplus, la Loi interdisait expressément aux compagnies de chemins de fer de prendre livraison de grains non autorisés par les «permis».

Par ailleurs, le grain autorisé par ces «permis» et effectivement livré au cours des années en cause était légalement la propriété de la Commission canadienne du blé.

Ainsi, il n'y avait entre les demandeurs et les compagnies de chemins de fer défenderesses aucun contrat exprès ou tacite en vertu duquel les premiers pourraient exiger quoi que ce fût, pas plus qu'ils ne tenaient de la Loi le droit d'exiger que ces dernières prennent livraison de ce soi-disant «surplus» de grain dont la livraison n'était pas autorisée par les «permis»; par surcroît, aucune demande n'a été faite en ce sens; en conséquence, on ne saurait relever contre les compagnies de chemins de fer aucun manquement qui eût justifié une action en dommages-intérêts par application de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, pour violation de l'une quelconque des obligations prévues à l'article 262(1) et (2) de la même Loi.

Il s'ensuit qu'en l'espèce, les demandeurs ne sont pas des personnes lésées au sens de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*. (Cf. *Illinois Central Railway Company c. Baker*⁵.)

Il échet ensuite d'examiner si les demandeurs ont le droit d'intenter une action concernant une classe de personnes.

Étant donné que ni les demandeurs ni aucun membre de la classe qu'ils prétendent représenter n'allèguent que les défenderesses leur sont redevables, de par l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, d'une obligation contractuelle ou légale (dont la violation donnerait lieu à dommages-intérêts dans l'un comme l'autre cas) ni qu'à défaut, celles-ci doivent assumer en l'espèce la responsabilité indirecte des dommages-intérêts envers les demandeurs, il faut conclure qu'aucun de ces der-

⁵ (1913) 159 S.W. 1169 (Kentucky Court of Appeal).

⁵ (1913) 159 S.W. 1169 (Kentucky Court of Appeal).

that Act. (*Cf. Riske v. Canadian Wheat Board*⁶.)

The next question raised is whether or not the plaintiffs have a right to bring a derivative action against the defendant railways.

Counsel for the plaintiffs in their written memorandum of law concede that the plaintiffs have no right to bring a derivative action and do not purport to do so.

In any event, in the absence of specific statutory power, no derivative actions lie. (*Cf. Norfolk v. Roberts*⁷.)

The next question raised is whether or not the plaintiffs have a cause of action against The Canadian Wheat Board.

The plaintiffs do not claim to have a cause of action against The Canadian Wheat Board.

In any event, neither the plaintiffs nor the class they purport to represent have a cause of action against The Canadian Wheat Board for any accounting, (*cf. Riske v. Canadian Wheat Board (supra)*); and accordingly The Canadian Wheat Board should not have been joined as a party defendant.

The final question raised is whether or not the Trial Division of the Federal Court of Canada has jurisdiction in this matter in any event if there was a valid cause of action for damages for breach of such statutory duty of the railways.

Section 23 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, enacted that the Trial Division of the Federal Court of Canada:

... has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of the Parliament of Canada or otherwise in relation to any matter coming within any following class of subjects, namely bills of exchange and promissory notes where the Crown is a party to the proceedings, aeronautics, and works and undertakings connecting a

niers ne peut se prévaloir de l'article 262(7) de cette Loi pour poursuivre les défenderesses. (*Cf. Riske c. La Commission canadienne du blé*⁶.)

Il échet encore d'examiner si les demandeurs ont le droit d'intenter une action dérivée contre les compagnies de chemins de fer défenderesses.

Dans leur mémoire, les avocats des demandeurs reconnaissent que ceux-ci n'ont pas le droit d'intenter une action dérivée, ce qu'ils ne font d'ailleurs pas.

Quoi qu'il en soit, il n'y a lieu à action dérivée que dans les cas expressément prévus par la Loi. (*Cf. Norfolk c. Roberts*⁷.)

Il échet ensuite d'examiner si les demandeurs ont une cause d'action contre la Commission canadienne du blé.

Les demandeurs ne prétendent pas avoir une cause d'action contre la Commission canadienne du blé.

Quoi qu'il en soit, ni les demandeurs ni la classe de personnes qu'ils prétendent représenter n'ont une cause d'action contre la Commission canadienne du blé en quoi que ce soit (*cf. Riske c. La Commission canadienne du blé (supra)*); en conséquence, la Commission canadienne du blé n'aurait pas dû être mise en cause.

Il échet enfin d'examiner si la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada aurait compétence en la matière s'il y avait une action fondée en dommages-intérêts pour violation d'une obligation légale de la part des compagnies de chemins de fer.

Aux termes de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada a:

... compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière de lettres de change et billets à ordre lorsque la Couronne est partie aux procédures, d'aéronautique ou d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province, sauf

⁶ [1977] 2 F.C. 143.

⁷ (1913) 28 O.L.R. 593.

⁶ [1977] 2 C.F. 143.

⁷ (1913) 28 O.L.R. 593.

province with any other province or extending beyond the limits of a province, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

It would appear that "jurisdiction has been otherwise specially assigned" within the meaning of the latter section in respect to the statutory duty of the railways under section 262(1) and (2) of the *Railway Act*.

The case of *Meagher v. Canadian Pacific Railway Company*⁸ and section 58 of the *National Transportation Act* support the proposition that the Canadian Transport Commission has been specially assigned and has exclusive jurisdiction to consider and determine in all its aspects this kind of claim, because of its nature, against the defendant railways under section 262(7) of the *Railway Act* by "person[s] aggrieved" within the meaning of that subsection.

The *Meagher (supra)* decision in respect to the matter of jurisdiction to determine whether or not there was breach by the railway of the statutory duty to provide reasonable and proper traffic facilities was that the Board of Railway Commissioners (now the Canadian Transport Commission) has exclusive jurisdiction to determine whether a railway has provided reasonable accommodations and facilities for traffic as required by section 284 and section 317 (now sections 262 and 265 of the *Railway Act*).

Section 58 of the *National Transportation Act* assigns to the Canadian Transport Commission a power that the Board of Railway Commissioners did not have when the *Meagher (supra)* case was decided, namely, the power to assess and award damages as contemplated by section 262(7) of the *Railway Act* in a properly constituted and actionable claim for damages against a railway for a violation of its statutory duty to provide such reasonable accommodations and facilities for traffic which by section 262 of the *Railway Act* the railway is required to provide. Section 58 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, reads:

58. Upon any application made to the Commission, the Commission may make an order granting the whole or part only of such application, or may grant such further or other

⁸ (1912) 42 N.B.R. 46.

dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Il appert que cette «compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale» au sens de cet article, pour ce qui est de l'obligation imposée aux compagnies de chemins de fer par l'article 262(1) et (2) de la *Loi sur les chemins de fer*.

On peut conclure de la jurisprudence *Meagher c. Canadian Pacific Railway Company*⁸ et de l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports* que la Commission canadienne des transports s'est vu spécialement attribuer la compétence exclusive pour instruire tous les aspects d'une action de cette nature, intentée par des personnes lésées au sens de l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, par application du même paragraphe.

Sur la question de savoir qui avait la compétence pour juger si la compagnie de chemin de fer en cause avait violé son obligation légale de fournir des moyens de transport suffisants et convenables, il ressort de l'arrêt *Meagher (supra)* que la Commission des chemins de fer (remplacée par la Commission canadienne des transports) avait compétence exclusive pour décider si une compagnie de chemin de fer fournissait les installations et les moyens de transport raisonnables, comme requis par les articles 284 et 317 (actuellement les articles 262 et 265 de la *Loi sur les chemins de fer*).

L'article 58 de la *Loi nationale sur les transports* confère à la Commission canadienne des transports un pouvoir que la Commission des chemins de fer n'avait pas au moment de l'affaire *Meagher (supra)*, notamment le pouvoir d'évaluer et d'accorder les dommages-intérêts dans les conditions prévues par l'article 262(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, en cas d'action fondée en dommages-intérêts contre une compagnie de chemin de fer pour violation de l'obligation, que lui impose l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, de fournir les installations et les moyens raisonnables de transport. L'article 58 de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17, porte:

58. Sur toute requête présentée à la Commission, cette dernière peut rendre une ordonnance accordant cette requête en totalité ou en partie seulement, ou accorder un redressement

⁸ (1912) 42 N.B.R. 46.

relief, in addition to or in substitution for that applied for, as to the Commission may seem just and proper, as fully in all respects as if such application had been for such partial, other, or further relief.

Of course jurisdiction to try all other kinds of claims arising under section 262 of the *Railway Act* has not been assigned to the Canadian Transport Commission. Jurisdiction to try some of these other claims lies exclusively with the courts. (Cf. *Meagher (supra)* case, Barker C.J. at page 81.) But jurisdiction to determine in all its aspects a claim for damages under section 262(7) of the Act arising out of failure to provide adequate and proper traffic accommodations required by section 262(1) and (2) of the *Railway Act* has been "specially assigned" to the Canadian Transport Commission.

Accordingly, the Trial Division of the Federal Court of Canada does not have any jurisdiction and the Canadian Transport Commission has sole jurisdiction in relation to a properly constituted claim for damages of this latter kind.

In the result, therefore, the statement of claim be and it is ordered that it is struck out, and the action against all defendants be and it is dismissed with costs.

plus étendu ou tout autre redressement de griefs, en sus ou au lieu de celui qui a été demandé, selon que la chose lui paraît juste et convenable, aussi amplement à tous égards que si la requête eût été faite pour obtenir ce redressement partiel, différent ou plus étendu.

^a Bien entendu, la Commission canadienne des transports n'a pas compétence pour juger toutes les réclamations fondées sur l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Certaines de ces réclamations ^b relèvent exclusivement des cours de justice. (Cf. *Meagher (supra)*, le juge en chef Barker à la page 81.) Cependant, la Commission canadienne des transports s'est vu «spécialement attribuer» la compétence pour instruire tous les aspects d'une action ^c en dommages-intérêts fondée sur l'article 262(7) de la Loi, pour défaut d'installations suffisantes et convenables telles qu'elles sont requises par l'article 262(1) et (2) de la *Loi sur les chemins de fer*.

^d En conséquence, la Division de première instance de la Cour fédérale du Canada n'a pas compétence à l'égard d'une action fondée en dommages-intérêts de ce genre, laquelle relève exclusivement de la Commission canadienne des transports. ^e

Par ces motifs, la Cour ordonne la radiation de la déclaration et le rejet de l'action contre les défenderesses avec dépens.