



In the Privy Council.

No. 70 of 1893.

ON APPEAL  
 FROM THE COURT OF QUEEN'S BENCH FOR  
 LOWER CANADA.

BETWEEN

THE ATLANTIC AND NORTH-WEST RAILWAY  
 COMPANY - - -

- *Appellants,*

AND

PETER WOOD *et al.*, *ès qual.*

- *Respondents.*

SECOND SUPPLEMENTAL  
 RECORD OF PROCEEDINGS.

REASONS OF MR. JUSTICE MATHIEU.

Reasons of Judgment of Honourable Judge Mathieu.

Le 29 Juillet 1874 par acte passé devant J. S. Hunter notaire Charles Cushing acheta des Administrateurs des biens laissés par feu Robert Warton pour le prix de \$10,625 un lot de terre portant No. 1604 des plan et livre de renvoi officiels du quartier St Antoine dans la cité de Montréal contenant 96 pieds de front sur la rue Guy par 160 pieds de profondeur, mesure anglaise, avec deux maisons en brique et autres bâtisses dessus érigées avec droit de se servir d'une ruelle en arrière de ce terrain en commun avec d'autres. Cet acte fut enregistré au bureau d'enregistrement de Montréal le 24 Août suivant.

10

Charles Cushing vendit ensuite vers 1877 aux nommés Hanna et Lawson deux parties de ce lot, à la profondeur contenant chacune 24 pieds de large sur 86 pieds de profondeur avec droit de passage sur une ruelle de dix pieds qu'il laissa en arrière de ces deux parties de lots de terre ainsi vendus, et que, par ces deux ventes, Cushing morcela son terrain, le numéro 1604, et disposa de p. 3933.

A

SECOND  
 SUPPLE-  
 MENTAL  
 RECORD.

48 pieds de large par 86 avec droit de passage sur le reste de cette profondeur de 48 pieds ce qui formait une ruelle de 10 pieds de large sur 48. Après ces ventes, il ne restait à Cushing que la partie de ce lot 1604 ayant une largeur de 96 pieds sur la rue Guy par une profondeur de 112 pieds avec le terrain de la ruelle sur lequel il avait, comme on vient de le voir, donné droit de passage aux propriétaires des deux parties ainsi vendues.

Le 8 Juin 1876, par acte devant J. S. Hunter, notaire, Cushing acheta une partie du lot No. 1605 bornée, en partie, par cette ruelle ainsi laissée par Cushing, en arrière des parties du No. 1604 qu'il avait vendues. Ce lot de terre faisant partie du No. 1605 avait une largeur de 80 pieds et se trouvait 10 borné en arrière par le No. 1604, sur lequel la ruelle avait été laissée, sur un longueur de 48 pieds comme susdit. Plus tard, Cushing vendit à différentes personnes ce lot No. 1605 et leur donna droit de passage sur le No. 1604 pour communiquer à la ruelle qui joint l'avenue Richmond et il a aussi étendu cette ruelle de 48 pieds qu'elle était d'abord à 80 pieds, puisqu'il a constitué des droits de passage sur la ruelle sur toute la longueur du terrain No. 1605.

Cependant le 10 Avril 1879 par acte devant J. S. Hunter, notaire, il vendit aux syndics de l'Eglise du Calvaire le reste du lot 1604 qui avait, comme on vient de le voir, une largeur de 96 pieds de front, sur la rue Guy, par une profondeur de 112 pieds et leur donna droit de passage sur les ruelles 20 communiquant à l'avenue Richmond, la ruelle faite par Cushing débouchant en arrière du terrain No. 1604 à une ruelle qui communique à l'avenue Richmond sur laquelle on avait donné droit de passage à Cushing en lui vendant le lot No. 1604.

Par le acte du 10 Avril 1879 les syndics de l'Eglise du Calvaire sont devenus propriétaires du No. 1604, sur une profondeur de 112 pieds. Ils avaient, en outre, droit de passage sur la ruelle à partie de la profondeur de ce terrain, c'est à dire de 112 pieds jusqu'à la ruelle communiquant à l'avenue Richmond, 48 pieds, et ce terrain était sujet à un droit de passage en faveur des propriétaires de partie du No. 1605, comme on vient de le voir, sur une 30 longueur de 32 pieds, puisque la ruelle sur laquelle Cushing avait donné droit de passage aux acheteurs du No. 1605 s'étendait sur la largeur de ce lot, 80 pieds: savoir 48 pieds, la longueur de la ruelle originaire et 32 pieds pour former les 80. Le 18 Mars 1887 par acte devant Hunter, notaire, Cushing vendit aux syndics de l'Eglise le fonds de la ruelle, en arrière des terrains de Lawson et Hanna, dix pieds de longueur, sur 48 pieds de profondeur; cet acte fut enregistré le 30 Mars 1887.

Le 1er Octobre 1888 la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest a conformément aux dispositions de la section 146 du chapitre 29 des Statuts du Canada de 1888—"L'acte des Chemins de fer" donné sur 40 avis aux syndics de l'Eglise du Calvaire qu'elle se proposait d'ériger, audessus de cette ruelle, à une hauteur d'au moins 12 pieds, sur le No. 1604, une construction pour y poser deux voies de chemin de fer, en appuyant cependant cette construction en dehors de la ruelle et sans occuper aucune partie d'icelle. D'après cet avis, le chemin de la Compagnie doit couvrir la ruelle sur toute sa largeur en arrière des propriétés Lawson et Hanna, sur une longueur de 23 pieds, et de l'autre côté à la ligne joignant le No. 1605 sur une longueur de

50 pieds et 4 pouces. La Compagnie entre aussi sur la ruelle, sur le No. 1604 à une distance de 50 pieds et 4 pouces, de la ruelle qui communique à l'avenue Richmond, à la profondeur du No. originaire 1604 et à une distance de 2 pieds et 4 pouces de la profondeur de la partie du No. 1604 que les syndics ont achetée de Cushing le 10 Avril 1879. La Compagnie couvre donc ainsi une toute petite partie du terrain des syndics acheté de Cushing le 10 Avril 1879 et sur laquelle un droit de passage est accordé aux propriétaires de partie du No. 1605 le joignant et elle couvre la plus grande partie du restant de la ruelle cédée par Cushing aux syndics le 18 Mars 1887.

10 Le 14 Février 1890, la majorité des arbitres nommés sous l'acte des chemins de fer pour constater l'indemnité à payer aux syndics pour le terrain et les dommages leur accorda une somme de \$16,308. 00, comme indemnité pour l'exercice des pouvoirs conférés à la Compagnie par l'acte des chemins de fer.

La Compagnie appelle de cette sentence sous les dispositions de la section 161 du chapitre 29 des Statuts du Canada de 1888, 51 Vict. l'acte des Chemins de fer.

Les moyens d'appel spécialement énoncés dans la Requête en appel sont les suivants :—1° La sentence arbitrale est excessive et l'indemnité accordée  
20 excède de beaucoup celle constatée par la preuve ; 2° les témoins n'ont pas été assermentés suivant ; 3° aucun jour n'a été fixé par les arbitres, tel que requis par la loi, pour la reddition de la sentence ; et 4° les arbitres, en fixant l'indemnité, ont pris en considération des causes de dommages qu'ils n'avaient pas le droit de considérer et qui n'étaient pas de leur compétence et lui ont accordé une indemnité pour des dommages à venir qui ne résultaient pas de l'expropriation.

La Compagnie demande d'abord que la sentence arbitrale soit déclarée nulle et que cette Cour établisse l'indemnité à laquelle les syndics ont droit.

De leur côté, les syndics soutiennent la sentence arbitrale.

30 La s. 161 de l'acte des chemins de fer dit que nulle sentence arbitrale ne sera invalidée pour défaut de forme ou autre objection technique, si toutes les prescriptions de l'acte ont été essentiellement remplies et si la sentence arbitrale établit d'une manière précise le montant adjugé et les terrains ou autres propriétés, droits ou choses dont ce montant est l'indemnité.

Je trouve que la sentence arbitrale est conforme aux exigences de cette section et je vais de suite en examiner le mérite.

La sentence accorde, comme on vient de le voir, une indemnité de \$16,308. 00 sans indiquer quels sont les dommages que couvre cette indemnité. Nous croyons qu'il serait utile d'attirer l'attention de l'autorité législative sur le  
40 fait que la loi actuelle n'oblige pas les arbitres à dire quels sont les dommages pour lesquels ils accordent une indemnité.

Cela nous paraît bien important, car, puisqu'il y a appel de leur décision, le tribunal doit être en position de constater si les arbitres ont accordé une indemnité pour des dommages qui n'existaient pas, qui n'étaient pas de leur compétence ou qui ne résultaient pas de l'expropriation. Cependant, l'on constate, par la preuve faite devant les arbitres que les causes de l'indemnité sont les suivantes : la valeur du terrain exproprié ; les dommages résultant du

morcellement de la propriété et les dommages causés au reste de la propriété par la construction et surtout par la mise en opération du chemin, par le fait que l'Eglise qui est construite sur le reste du lot No. 1604 va devenir impropre au culte, par le fait que le chemin de fer interceptera la lumière et rendra les assemblées difficiles à cause du bruit des locomotives et des trains, incommodera les personnes et détériorera la propriété par la fumée et les secousses et vibrations.

Nous allons examiner ces causes d'indemnité séparément.

Premièrement la valeur du terrain. Les syndics sont propriétaires du fonds de la ruelle, dont une partie est expropriée comme on vient de le voir. 10  
Ils sont expropriés par la construction du chemin de fer, à la surface, à une distance du sol excédant douze pieds. Le propriétaire qui donne sur son fonds un droit de passage, n'en conserve pas moins le droit de construire sur ce fonds, pourvu qu'il laisse le passage libre (1).\*

\*Vide noté  
p. 10.

L'expropriation, dans ce cas-ci, a l'effet de priver les syndics de la faculté de construire sur le terrain de la ruelle. Ils sont donc expropriés. La plus grande valeur que les témoins donnent aux propriétés à cet endroit est un piastre du pied. Le terrain exproprié se trouve à la profondeur du No. 1604 ; il n'a donc pas la même valeur que s'il était sur la rue Guy, et on doit prendre en considération le fait qu'en construisant il faut laisser le passage libre. 20

Nous croyons qu'en donnant à ce terrain une valeur de cinquante centins du pied, on accorde au propriétaire une ample indemnité pour la valeur du terrain.

La partie expropriée a une superficie de 367 pieds, ce qui donne à cinquante centins du pied une somme de \$183. 50.

Deuxièmement, dommages pour morcellement de la propriété et autres.

La première règle, en matière d'indemnité, c'est que le propriétaire à qui on demande sa propriété doit recevoir une indemnité proportionnée au sacrifice qu'il fait. Ce n'est donc pas seulement la valeur du terrain pris qui est due à l'exproprié ; c'est la réparation de tous les dommages que 30 l'expropriation lui fait éprouver. Autrement s'il souffrait sans réparation quelqu'un de ces dommages, il ne serait pas indemne ; et s'il souffrait seul pour le profit d'une compagnie, la loi commettrait envers lui une injustice.

Indépendamment du prix intrinsèque du terrain qui sert d'emplacement aux travaux, le propriétaire a encore droit à une indemnité pour le morcellement, pour dépréciation, pour interruption de communication, pour exploitation plus difficile, pour déclôture, réclôture etc. si donc, toutes ces circonstances constituent réellement des dommages indemnité est due pour chacun d'eux. Et tous ceux d'entre eux qui sont des suites de l'expropriation doivent être joints à la valeur intrinsèque du fonds et faire partie de l'indemnité totale évaluée par 40 les arbitres.

Mais une deuxième règle d'une haute importance aussi est que la loi spéciale des chemins de fer ou d'expropriation ne régit que les indemnités dues par suite d'expropriation.

La raison de cette règle est que cette loi spéciale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique n'est qu'une exception au droit commun, qui

veut que les contestations entre les citoyens soient soumises aux tribunaux ordinaires.

Les causes des indemnités qui ne naissent pas de l'expropriation elle-même, mais qui ne naîtront que de la mise en opération du chemin ne participent pas à la spécialité des indemnités dues par suite de l'expropriation.

10 Cette règle me paraît mériter une attention particulière, parceque je crois qu'elle est méconnue dans la pratique et que dans un nombre considérable d'affaires les arbitres statuent un des chefs d'indemnité comme étant une suite de l'expropriation, tandis qu'ils ne naîtront, en réalité, que de la mise en  
opération du chemin, et que, dès lors, ils devraient être réservés à la décision des tribunaux ordinaires.

La théorie est donc celle-ci : outre l'indemnité d'expropriation proprement dite, pour le terrain pris, sont régies par l'acte des chemins de fer, et appartiennent à la compétence des arbitres les indemnités accessoires qui suivent la suite de l'expropriation c'est-à-dire qui naissent de l'expropriation elle-même. (\* Sic, qy. sont.)

20 Quant aux indemnités qui ne naissent pas de l'expropriation mais qui ne naîtront que de la mise en opération ultérieure du chemin, elles sont non la suite de l'expropriation, mais la suite d'actes distincts de l'expropriation ; par conséquent, elles ne rentrent pas dans l'exception, et, dès lors, le principe général de la juridiction des tribunaux ordinaires continue de régir cette classe de dommages. La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest a été incorporée le 15 Mai 1879 par le chapitre 65 des Statuts du Canada, de 1879, 42 Victoria.

30 Par la section 3 de ce statut elle est autorisée à tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter un chemin de fer continu, à double ou simple voie et à lisses de fer ou d'acier, avec leurs accessoires nécessaires, d'un point du littoral de l'Océan Atlantique ou de la baie de Fundy, dans les limites du Canada, à un port du côté est du Lac Supérieur, en passant par le lac Megontic, Sherbrooke Montréal, Ottawa et par la Rivière des Français.

Cet acte ne contient aucune disposition quant à l'expropriation et à l'indemnité à payer l'acte des chemins de fer, chapitre 29 des Statuts du Canada de 1888, 51 Vict., a été sanctionné le 22 Mai 1888, et par la section 3, il s'applique à toute compagnie et à tout chemin de fer tombant sous le contrôle législatif du parlement du Canada à l'exception des chemins de fer de l'Etat.

Cette cause doit donc être décidée sous les dispositions de ce statut.

Voici en résumé les dispositions de ce statut qui se rapportent à la question qui nous occupe.

40 La Compagnie est autorisé à faire construire et placer le chemin de fer, en se servant d'une ou de plusieurs voies, à travers ou sur les terrains de toute personne quelconque, en suivant le tracé, et à y employer, comme force motrice la vapeur, et à recevoir, transporter et à voiturier les personnes et les marchandises sur le chemin de fer (Sect. 90). La Compagnie ne doit faire, dans l'exercice des pouvoirs conférés par l'acte des chemins de fer, ou par l'acte spécial, que le moins de dommages possible, et doit indemniser, de la manière prescrite par l'acte des chemins de fer et par l'acte spécial, tous les intéressés,

pour tous dommages qu'elle leur aura causés par suite de l'exercice de ses pouvoirs (Sect. 92).

La seule manière prescrite par l'acte des chemins de fer d'indemniser les intéressés, pour les dommages causés par suite de l'exercice des pouvoirs de la Compagnie, se trouve aux sections 136 à 172 inclusivement sous le titre de "terrains et leur évaluation."

Les sections 136 à 143 inclusivement permettent à la Compagnie d'acquérir des terrains soit par donation, vente ou autrement.

Par la section 144 de "l'acte des chemins de fer" il est décrété qu'à l'expiration de dix jours après le dépôt de la carte ou plan et du livre de renvoi 10 au bureau du registraire des titres et après qu'avis en aura été donné dans un journal, la Compagnie "pourra s'adresser aux propriétaires des terrains ou aux "personnes autorisés à transporter ces terrains, ou intéressés dans des "terrains qui pourraient souffrir quelque dommage par l'enlèvement des "matériaux ou par l'exercice de quelqu'un des pouvoirs à elle conférés pour "le chemin de fer; et elle pourra alors faire des contrats et marchés avec ces "personnes relativement à ces terrains, ou à l'indemnité à payer pour ces "terrains, ou pour les dommages, ou à la manière dont l'indemnité doit être "constatée suivant que les parties le jugeront à propos." La section 146 dit que "l'avis signifié aux intéressés contiendra:—(A) Une description des 20 "terrains à exproprier ou des pouvoirs que la Compagnie se propose d'exercer "relativement à tous terrains en désignant ces terrains;" "(B) une déclaration "que la Compagnie est prête à payer une somme d'argent fixe ou une rente "suivant le cas, comme indemnité pour ces terrains ou comme dommages- "intérêts."

La section 147 dit que cet avis sera accompagné du certificat d'un arpenteur ou d'un ingénieur constatant.

"(A) que le terrain, si l'avis est relatif à la prise de possession de terrains indiqués sur la carte ou plan déposé, est nécessaire pour le chemin de fer."

"(B) Qu'il connaît le terrain ou le montant de dommages qui probablement 30 résulteront de l'exercice de ces pouvoirs;

"(C) Que la somme offerte est, dans son opinion, une indemnité équitable pour le terrain et les dommages susdits."

La section 150 dit que, si, dans les dix jours de la signification de cet avis, la partie ne signifie pas à la Compagnie qu'elle accepte ces offres, ou ne lui signifie pas le nom de l'arbitre qu'elle nomme le juge pourra, sur requête de la Compagnie, nommer une personne comme arbitre unique, pour déterminer l'indemnité que la Compagnie devra payer.

La section 152 dit que les arbitres procéderont à constater l'indemnité que la Compagnie doit payer en telle manière qu'ils décideront. La section 153 40 dit qu'en décidant de cette valeur ou de l'indemnité à payer, les arbitres prendront en considération la plus valeur qui sera donnée aux terrains traversés par le chemin de fer, par le fait qu'il les traversera, ou par le fait de ces constructions, et compenseront la plus valeur donnée à ces terrains, par les inconvénients, pertes ou dommages résultant du fait que la Compagnie a pris possession, ou fait usage de ces terrains.

Comme on le voit, par ces dispositions, l'indemnité qui est accordée sous l'acte des chemins de fer, et qui doit être constatée de la manière indiquée par cet acte, est l'indemnité pour la valeur du terrain et pour les dommages résultant de l'expropriation. L'avis, dit la section 146, doit contenir une description des terrains expropriés ou des pouvoirs que la Compagnie se propose d'exercer relativement à tous terrains, en désignant ces terrains. Cette section indique les limites de l'arbitrage. Il est bien vrai que la section 92 oblige la Compagnie à indemniser, de la manière prescrite par l'acte des chemins de fer, et par l'acte spécial, tous les intéressés, pour tout dommage

10 qu'elle leur aura causé par suite de l'exercice des pouvoirs conférés par l'acte des chemins de fer, ou par l'acte spécial, et qu'au nombre des pouvoirs conférés à la Compagnie par la section 90 se trouve la mise en opération du chemin; mais cette obligation d'indemniser est limitée par la disposition qui indique que cette indemnité doit être constatée de la manière pourvue par l'acte des chemins de fer et par celle où elle indique la procédure à suivre pour constater cette indemnité, procédure qui n'est relative qu'aux cas d'expropriation.

Le présent litige est un appel d'une sentence arbitrale et cette sentence arbitrale ne pouvait être rendue que dans les cas mentionnés au Statut, et dans les limites des pouvoirs accordés aux arbitres.

20 La loi n'indique l'arbitrage, comme moyen de constater l'indemnité, que lorsqu'il y a eu lieu à expropriation et dans les cas seulement où la Compagnie ne peut pas construire son chemin sans affecter le droit d'une propriétaire et, par conséquent, avoir obtenu son consentement, ou sans l'avoir indemnisé, de la manière indiquée par le statut, c'est-à-dire par l'arbitrage.

Les dispositions du Statut ne sont que les dispositions relatives à la prise des terrains, il ne règle le mode d'expropriation que des terrains et il ne règle pas les droits respectifs de la Compagnie du chemin de fer et des propriétaires voisins, quant à ce qui n'a rien à faire avec l'expropriation. Il règle les droits et les obligations de la partie qui prend le terrain, ainsi que les droits de la

30 partie dont le terrain est pris.

La Compagnie qui, en construisant son chemin, n'exproprie en aucune manière, n'est pas obligée d'avoir recours à l'arbitrage et cet arbitrage, par le statut, n'est donné que dans le cas d'expropriation. Par l'expropriation, on ne doit pas entendre seulement le morcellement de l'héritage même mais on doit entendre aussi une privation de tout droit faisant partie de l'héritage comme la chose a été décidée par le Conseil Privé, le 1er Août 1889, dans la cause de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Nord et Pion et al., 14 Law Reports, House of Lords and Privy Council, p. 612 (2).\*

\* Vide note  
p. 11.

40 Rivière St. Charles, et la Compagnie du chemin de fer du Nord a construit son chemin sur le fleuve dont l'usage appartenait au public. La construction de ce chemin affectait la propriété de Pion et autres, en autant qu'elle la privait de l'accès immédiat à la rivière. Le Conseil Privé a décidé que, bien que la Compagnie n'ait pris aucune partie de la terre de Pion et autres, cependant il y avait lieu à l'indemnité, parce qu'on privait cette propriété d'une de ses dépendances, savoir, son droit à la voie de communication qui lui appartenait, c'est-à-dire à la rivière.

Les Compagnies de chemin de fer, sous notre droit, en construisant leur chemin, doivent indemniser tous les propriétaires dont les terrains sont affectés en aucune manière par la construction des travaux ; mais, lorsque le chemin est construit, la Compagnie est soumise au droit commun, quant aux dommages qu'elle peut causer.

On comprend que les dommages accessoires que l'expropriation cause par elle-même, qui existent avec l'expropriation, soient réglés avec l'expropriation. Ces dommages sont nés et actuels. Par conséquent, une indemnité actuelle aussi pour tous ces dommages est de toute justice. Mais pourquoi assimiler à ce préjudice né et actuel un préjudice qui n'existe pas ? L'action n'est pas née. 10  
A chaque jour son oeuvre : aujourd'hui l'indemnité d'expropriation avec ses accessoires, parcequ'ils existent ; dans six mois, un an, deux ans (peut-être jamais, si les projets de travaux sont modifiés), dans tous les cas lorsque les travaux existeront, les dommages qui auront été causés par la mise en opération du chemin, pourront être réglés.

La loi n'a pas pu avoir l'intention de comprendre dans l'indemnité déterminée sous les dispositions de l'Acte des Chemins de Fer, tous les dommages que la Compagnie pourra causer à l'avenir, dans le fonctionnement de son chemin ; s'il en était ainsi, les arbitres auraient à constater des dommages qui pourraient exister ou ne pas exister, et à donner une indemnité pour les 20  
eventualités qu'ils ne pourraient pas prévoir (3).\*

\* *Vide note*  
p. 12.

Les dommages qui résultent de l'expropriation sont la valeur du terrain pris, les dommages résultant du morcellement de la propriété, ceux résultant de la privation de lumière et d'air, par suite des constructions élevées sur la partie du terrain exproprié et les obstacles à la communication du reste de la propriété à la voie publique.

Le propriétaire a droit de construire sur son fonds, sans égard au fait que cette construction puisse priver les voisins d'une certaine quantité d'air et de lumière ; mais ce voisin, qui a construit à une certaine distance de la ligne, afin d'avoir plus d'air et de lumière, a droit à une indemnité, pour 30  
cette privation, si on lui prend une partie de sa propriété et qu'on élève des constructions sur la partie prise, qui ont l'effet de le priver d'une certaine quantité d'air et de lumière.

Le droit de communication d'une propriété à la voie publique fait partie de cette propriété, si vous obstruez, en aucune manière, cette communication, vous affectez la propriété même, et, dans ce cas, il y a lieu à l'indemnité. Dans l'espèce qui nous occupe, le droit de passage est conservé par la construction de chemin de fer telle qu'elle a été faite, mais la communication, par ce passage, est rendue plus difficile et moins agréable qu'elle ne l'était 40  
auparavant. Ce n'est pas une chose agréable que de passer sous du chemin de fer quand les trains sont en mouvement et cela peut même être dangereux et les syndics ont droit à une indemnité pour cette obstruction à leur voie de communication.

Appliquant ces principes à l'espèce qui m'est soumise je suis d'opinion que la Compagnie doit une indemnité aux Intimés pour la valeur de la ruelle sur laquelle elle a construit son chemin, c'est-à-dire, du droit qui appartenait aux Intimés, avant la construction du chemin de fer, de construire

eux-mêmes sur cette ruelle, en laissant le passage qui appartenait aux tiers.

Quant au morcellement, je ne trouve pas que l'on ait causé des dommages considérables à la propriété, de manière à en diminuer la valeur par l'effet même de morcellement. On a fait couvrir une ruelle dont les Syndics sont propriétaires, il est vrai, mais on n'a pas, suivant moi, affecté d'une manière notable, le reste de la propriété par l'effet du morcellement. On accorde des dommages pour morcellement, quand la partie expropriée éprouve un dommage, par le fait que son fonds est subdivisé, s'il est constant qu'il aurait  
40 une plus grande valeur sans cette subdivision. Mais, ici, je ne vois pas que le reste du terrain puisse se vendre moins cher, par le fait qu'on l'aurait écorné à la profondeur; cependant, je suis disposé à accorder, et je crois que la preuve justifie cette décision, un montant égal à la valeur de la propriété prise comme indemnité pour morcellement.

Quant aux autres dommages résultant de la privation d'air et de lumière et des obstructions à la communication avec la voie publique, je crois qu'une somme de \$1,000. 00 est bien suffisante. La quantité de terrain exproprié est peu considérable et la privation d'air et de lumière est minime.

20 Les témoins des syndics soutiennent que, le chemin de fer passant à cet endroit, l'Eglise ne peut plus servir pour les fins du culte, et conséquemment, qu'elle n'a plus de valeur, parce qu'elle ne peut servir pour d'autres fins. Les causes de cette dépréciation, d'après eux, résulteraient de ce que par le passage des trains, l'Eglise sera détériorée, et ceux qui la fréquentent incommodés par les secousses, la fumée et le bruit.

Je ne crois pas que ces causes de dommages doivent être mises en considération dans une matière d'expropriation.

30 Ce sont des dommages qui ne résultent pas de l'expropriation et s'ils en résultent ce n'est qu'indirectement. Les Syndics n'ont droit qu'aux dommages résultant directement de l'expropriation même. Je crois que le principe consacré dans l'article 1075 C.C., doit être appliqué au cas d'expropriation et que les dommages-intérêts ne doivent comprendre que ce qui en est une suite immédiate et directe.

Si la Compagnie fait circuler ses trains de manière à causer du dommage par les secousses, le bruit et la fumée, il est possible qu'elle soit tenue d'indemniser ceux qui éprouvent ce dommage; mais ces dommages ne résulteront pas de l'expropriation mais du fait que la Compagnie aura usé de sa propriété de manière à faire du tort à autrui.

40 Si la Compagnie fait circuler ses trains, lentement et avec précaution, de manière à ne causer aucun bruit de nature à troubler les assemblées dans l'église, se sert de locomotives qui consomment la fumée et n'incomode en aucune manière les réunions dans cette église, elle se trouvera avoir payé des dommages qu'elle n'aura pas causés.

Pour qu'il y ait lieu à une indemnité, il faut que le dommage résulte certainement de l'expropriation.

Je suis donc d'opinion que la Compagnie n'est pas tenue d'indemniser les Intimés pour dommages leur résultant de la vibration, de la fumée et du  
p. 3933.

bruit causé par la mise en opération du chemin de fer. Si la Compagnie dans l'exploitation de son chemin, cause des dommages aux propriétaires riverains, le recours de ces derniers n'est pas indiqué par l'Acte des chemins de fer et ils doivent se pourvoir de la manière ordinaire.

Les dispositions de notre Acte des chemins de fer, concernant les indemnités, sont analogues à celles du Statut Impérial de 1845, 8. Victoria, Ch. 20 "Railways Clauses Consolidation Act 1845" et la section 16 de ce Statut contient une disposition absolument analogue à celle de la section 92 de notre Acte des chemins de fer. Sous ce statut impérial, et, notamment, sous les dispositions de la section 16, la Chambre des Lords a décidé, le 13 Juillet 1869, 10 dans la cause de Hammersmith et City Railway Company versus Brand et al., qu'il n'y avait pas lieu à indemnité pour vibration (4).\* Les raisons qui ont été données à l'appui du jugement rendu dans cette dernière cause reçoivent, pour la plupart, application à celle qui nous occupe maintenant.

\**Ide note*  
p. 12.

La Compagnie de chemin de fer est soumise à des dispositions spéciales de la loi, quant aux expropriations et aux dommages qui résultent de cette expropriation, mais quant aux autres dommages qu'elle peut causer par l'exploitation de son chemin sur sa propriété, elle est soumise au droit commun. Le système de l'expropriation, sous l'acte des chemins de fer, a été organisé dans le but de permettre à la Compagnie de construire son chemin malgré les propriétaires ; mais dans le cas où la Compagnie peut construire son chemin sans le consentement du propriétaire, c'est-à-dire, sans toucher à la propriété de ce dernier, alors, elle n'est pas soumise aux règles de l'expropriation ; mais le propriétaire a son recours en dommage. 20

Je me borne, cependant, à décider que les Intimés n'ont pas de recours sous l'Acte des chemins de fer, par la voie d'arbitrage, pour les dommages qui peuvent leur résulter par la vibration, la fumée et le bruit, et il ne m'appartient pas de décider, puisque la chose ne m'est pas soumise, la question de savoir s'ils ont ou n'ont pas d'action, sous le droit commun pour se faire indemniser de ce

†Ditto, p. 13. préjudice (5).†

30

Les sommes que les syndics ont droit d'avoir s'élèvent à la somme de \$1,367. 00 et comme la plus grande partie des dommages qui ont été accordés par les arbitres paraissent l'avoir été, parceque, par suite de la vibration, de la fumée et du bruit des trains, l'église serait devenue impropre au culte, et comme je décide que ces dommages ne peuvent faire l'objet de l'arbitrage, sous l'acte des chemins de fer, je réduis la sentence arbitrale à la somme \$1,367. 00. (6.)‡

‡Ditto, p. 13.

M. MATHIEU, J.C.S.

### Note (1).

Un propriétaire qui vend un droit de passage sur son terrain, en voiture ou 40 autrement, à perpétuité, avec défense de l'obstruer avec quoique ce soit pour empêcher la circulation, a le droit de bâtir audessus de ce passage, s'il laisse à ce passage une hauteur suffisante et la quantité d'air et de lumière nécessaire pour permettre d'user commodément de cette servitude, et si ses constructions

n'empiètent pas sur la largeur assignée au passage (Desjardins versus Clervux C. S. Montréal, 7 Décembre 1886, Cimon, J. 3 M.L.R.S.C. p. 45) Celui dont le fonds est grevé d'une servitude de passage conserve la libre disposition du sol assujetti; il peut donc faire au-dessus et au-dessous tous les travaux qu'il juge convenables, à charge de laisser au passage la hauteur et la largeur nécessaires pour le plein exercice de la servitude (Aix, 19 Janvier, 1835, Dalloz, 1857, 2, 32; 8 Laurent, No. 272).

SECOND  
SUPPLE-  
MENTAL  
RECORD.

Note (2).

The Appellants made a railway upon the foreshore of a tidal and navigable  
10 river, by means of an embankment along the entire length of the Respondent's  
frontage, cutting off all access to the water from the Respondent's land, except  
through one opening just outside the Respondent's boundary.

Held that, by the French law prevailing in Lower Canada, the Respondents,  
as riparian owners, had the same rights of accès et sortie as they would have  
had if the river had not been navigable; that the above obstruction to such  
rights, without parliamentary authority, was an actionable wrong; that the  
substituted openings above mentioned were no answer to a claim for indemnity.

There is no distinction in principle between riparian rights on the banks  
of navigable or tidal, and on those of non-navigable rivers. In the former case,  
20 however, there must be no interference with the public right of navigation; and,  
in order to give rise to riparian rights, the land must be in actual daily contact  
with the stream laterally or vertically. Lyon v. Fishmonger's Company (1 App.  
Cas. 662) followed and held to be applicable to every country, in which the  
same general law of riparian rights prevail, unless excluded by some positive  
rule or binding authority of the *lex loci*.

Held, that under the Quebec Railway Consolidation Act, 1880, sect. 9,  
no authority is given to a railway company to exercise its powers in such a  
manner as to inflict substantial damage upon land not taken without com-  
pensation.

30 Held, further, that as the Appellants had not taken the steps necessary  
under the Act of 1880, to vest in them the power to exercise the right or do the  
thing for which compensation would have been due under the Act, an action by  
the Respondents for damages and the removal of the obstruction, would lie; in  
which, if the obstruction were not ordered to be removed, damages as for a  
permanent injury to the land could be recovered.

(Corporation of Parkdale v. West 12 App. Cas. 602, followed, North Shore  
Railway Company and Pion and others, Conseil Privé de Sa Majesté, 1er Août  
1889, 14 L.R.H. of L. and P.C. p. 612).

40 Dans la cause de Brodeur v. La Corporation du Village de Roxton Falls  
et la Compagnie de Chemin de Fer du Sud-Est, C. S. Sweetsburgh, 2 Mars  
1882, Buchanan, J. il a été jugé, qu'une Compagnie de chemin de fer qui, avec  
l'autorisation de la législature, construit sa voie dans une rue et prend toutes  
les précautions voulues pour causer aux propriétaires riverains le moins de  
dommage possible, n'est pas responsable en dommage à ces propriétaires,  
quoique les trains passent et arrêtent vis-à-vis des propriétés, vu que ces

inconvenients ne sont pas distincts et spéciaux de ceux du public, quoiqu'ils soient plus fréquents pour ces propriétaires, à cause de leur résidence approximative du chemin et que pour qu'une action en indemnité soit maintenue dans ces circonstances, le propriétaire est tenu d'établir qu'il éprouve des dommages spéciaux et distincts de ceux causés au public en général.

## Note (3)

Lord Chelmsford dit, dans la cause de Hammersmith Railway Company *v.* Brand 4. L.R. House of Lords p. 200, qu'on ne peut savoir si une maison éprouve du préjudice par la vibration, qu'après la construction du chemin, parceque ce n'est qu'alors qu'on peut savoir si la vibration causera du dommage 10  
par le passage des trains.

## Note (4)

8 Victoria c. 18 (Lands Clauses Consolidation Act 1845) sect. 48 : "Jury to inquire" of and assess the damage or compensation in respect of which "&c. Jurors to take oath that they will faithfully inquire and assess such compensation or damage."

Sect. 49 distinguishes between verdict for money to be paid for the purchase of lands required for the works, or any interest therein, and the compensation for the damages, if any, to be sustained by the owner of the lands "by severance, or by otherwise injuriously affecting such lands by the exercise of the powers 20  
of this or of the special Act, &c."

Sect. 63. "In estimating the purchase-money or compensation regard shall be had not only to the value of the land, but also to the damage, if any, to be sustained by the owner of the lands by reason of the severing, &c. or otherwise injuriously affecting such other lands by reason of the exercise of the powers of this or the special Act, etc."

Sect. 68. "If any party shall be entitled to any compensation in respect of any lands, or of any interest therein, which shall have been taken for, or injuriously affected by the execution of the works, etc. the mode of proceeding 30  
is directed."

Sect. 69 provides for limited interests of persons not entitled to sell or convey the lands.

The Railway Clauses Consolidation Act, 1845 (8 Vict. Ch. 20) has this heading : "And with respect to the construction of the railway and the works connected therewith, be it enacted as follows : (Sect. 6) In exercising the powers given by the special Act to construct the railway and to take lands for that purpose, the Company shall be subject to the provisions and restrictions contained in this Act and in the Land Clauses Act, and shall make to the owners and occupiers of, and all other parties interested in any lands taken or used for the purposes of the railway or injuriously affected by the construction thereof full compensation for the value of the lands so taken or used 40  
and for all damage sustained by such owners, occupiers, and other parties by reason of the exercise as regards such lands, of the powers by this or the

special Acts or any Acts incorporated therewith, vested in the Company, and then follow provisions as to the mode of ascertaining the compensation.

Sect. 16. "Subject to the provisions in this and the special Act etc., contained, the Company may, for the purpose of constructing the railway, etc., execute the following works." The works are then mentioned. "They may do all other acts necessary for making, maintaining, altering, or repairing, and using the railway: provided that, in the exercise of these powers, the Company shall do as little damage as can be, and shall make full satisfaction in manner herein and in the special Act, etc., provided, to all parties interested for all  
10 damage by them sustained by the reason of the exercise of such powers."

Section 86 gives authority to a Company to employ locomotive power, carriage, etc. and to charge tolls for the carriage of passengers and goods.

The Lands Clauses Consolidation Act does not contain any provisions under which a person, whose land has not been taken for the purposes of a railway can recover statutory compensation from the railway company in respect of damage or annoyance arising from vibration occasioned (without negligence) by the passing of trains, after the railway is brought into use, even though the value of the property has been actually depreciated thereby.

The right of action for such damage is taken away. (Hammersmith and  
20 City Railway Company, Plaintiffs in error and G. H. Brand and wife, Respondents in error, Chambre des Lords, 13 Juillet 1869 renversant le jugement de la Cour d'Echiquier, 4 L.R. English and Irish appeal cases p. 171.)

#### Note (5).

Section 86 of the Railways Clauses Act, 8 Vict. Ch. 20 authorises the use of locomotives and carriages, and consequently, no action lies for their use (Rex v. Pease 4 B. et Ad. 30; Vaughan v. The Taff Vale Railway Company, 5 H. et N. 679.)

#### Note (6).

Dans la cause de Brand and wife v. Hammersmith and City Railway  
30 Company, décidée par la Cour du Banc de la Reine en Angleterre le 27 Novembre 1865 1 L.R. Q.B. p. 130 il a été jugé que "the owner of a house, none of whose lands have been taken for the purposes of the railway, cannot, under the Lands Clauses Consolidation Act 1845, or the Railway Clauses Consolidation Act 1845, recover compensation, in respect of injury to the house depreciating its value, caused by vibration, smoke, and noise, in running locomotives with trains in the ordinary manner, after the construction of the railway."

V. Jones et La Compagnie du Chemin de Fer Stanstead, Shefford et Chambly 4 L.R. Privy Council Appeals p. 98; 17 R.L. p. 454 et 16 1 p. 157.

M. MATHIEU, J. C. S.

---

SECOND  
SUPPLE-  
MENTAL  
RECORD.

---

We, Louis F. W. Marchand and W. E. Duggan, Clerk of Appeals of the Court of Queen's Bench for Lower Canada (now the province of Quebec) do hereby certify that the foregoing document from page one (1) to page forty (40) both inclusive is a true and faithful copy of the reasons of the Honourable Mr. Justice Mathieu for the Judgment rendered by him in the Court of Original Jurisdiction to wit the Superior Court sitting at Montreal on the 17th November 1891 and that the signature "M. Mathieu" subscribed at foot of pages 30 and 40 of said document is his proper signature and handwriting. In testimony whereof we have signed these presents and affixed thereto the seal of the said Court of Queen's Bench.

10

Given at the City of Montreal, in the Province of Quebec, in the Dominion of Canada, the twenty-fifth day of October 1894.

(Seal.)

MARCHAND AND DUGGAN,  
Clerk of Appeals.

---

IN THE PRIVY COUNCIL.

No. 70 of 1893.

ON APPEAL  
FROM THE COURT OF QUEEN'S BENCH FOR  
LOWER CANADA.

---

BETWEEN  
THE ATLANTIC AND NORTH-WEST  
RAILWAY COMPANY - - *Appellants,*  
AND  
PETER WOOD *et al., ès qual.* - - *Respondents.*

---

SECOND SUPPLEMENTAL  
RECORD OF PROCEEDINGS.

---

REASONS OF MR. JUSTICE MATHIEU

---

BOMPAS, BISCHOFF, & Co.,  
4, Great Winchester Street, E.C.,  
*for Appellants,*  
BIRCHAM & Co.,  
46, Parliament Street, S.W.,  
*for Respondents.*

p. 3933.