

T-838-75

T-838-75

**Canadian Pacific Ltd. and Incan Ships Limited  
(Plaintiffs)**

**Canadien Pacifique Ltée et Incan Ships Limited  
(Demandereses)**

v.

a c.

**Quebec North Shore Paper Company and Quebec  
and Ontario Transportation Company Limited  
(Defendants)**

**Quebec North Shore Paper Company et Quebec  
and Ontario Transportation Company Limited  
(Défenderesses)**

Trial Division, Addy J.—Montreal, June 2;  
Ottawa, June 13, 1975.

b Division de première instance, le juge Addy—  
Montréal, le 2 juin; Ottawa, le 13 juin 1975.

*Jurisdiction—Action for damages—Contract for construction and operation of rail car marine terminal—Defendant “Q&O” and plaintiff “I” contracting with plaintiff “CP” to operate rail transporter for CP—Failure of defendant to construct within specified time—Action for breach of contract—Application by defendant to strike out statement of claim for want of jurisdiction—Whether purely local undertaking—Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 91, 94, 119(5), 124(3), 126(7) and 304—British North America Act, 1867, s. 92(10)(a)—Federal Court Act, ss. 22, 23.*

*Compétence—Action en dommages-intérêts—Contrat de construction et d’exploitation d’une gare maritime—La défenderesse «Q&O» et la demanderesse «I» ont convenu par contrat avec la demanderesse «CP» d’exploiter un bac porte-trains pour CP—Défaut de la défenderesse de construire dans les délais mentionnés—Action pour rupture de contrat—Demande de radiation de la déclaration pour défaut de compétence—S’agit-il d’une entreprise purement locale?—Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 91, 94, 119(5), 124(3), 126(7) et 304—Acte de l’Amérique du Nord britannique, 1867, art. 92(10)a—Loi sur la Cour fédérale, art. 22 et 23.*

Defendants contracted to construct and operate a rail car marine terminal, to be ready by May 15, 1975. Defendant “Q&O”, and plaintiff “I”, contracted to form a joint venture to operate the transporter, and, by contract, defendant Q&O and plaintiff I agreed with plaintiff CP to operate the transporter for CP. All parties agree that the contracts should be considered as part of a scheme in which they all were interested. Plaintiffs claim damages, alleging default in failing to perform within the time stipulated. Defendants maintain that the subject-matter was only within Quebec, and thus, a local undertaking. Defendants further allege that this was not a case of extension of a railway line, but of extension of a railway line by means of a shipping line which was purely local, and move to strike out the statement of claim for want of jurisdiction.

Les défenderesses ont convenu par contrat de construire et d’exploiter une gare maritime, devant être terminée le 15 mai 1975. Par contrat, la défenderesse «Q&O» et la demanderesse «I» se sont engagées dans une entreprise commune en vue d’exploiter le bac porte-trains et la défenderesse Q&O et la demanderesse I ont convenu par contrat avec la demanderesse CP d’exploiter ce bac porte-trains pour CP. Toutes les parties reconnaissent qu’il faut considérer que les contrats font partie d’un projet d’entreprise globale dans laquelle elles avaient toutes un intérêt. Les demandereses réclament des dommages-intérêts pour défaut de s’acquitter d’obligations dans les délais stipulés. Les défenderesses soutiennent que l’objet du contrat était situé strictement dans la province de Québec et constituait donc une entreprise totalement locale. Les défenderesses allèguent de plus qu’il ne s’agissait pas d’un cas d’extension d’une ligne de chemin de fer, mais du prolongement du chemin de fer par une ligne maritime, de caractère purement local, et demandent la radiation de la déclaration pour défaut de compétence.

*Held*, dismissing the motion, the Court has jurisdiction. The words “works and undertakings . . . extending beyond a limit of a province . . .” in section 23 of the *Federal Court Act* are identical to those in section 92(10)(a) of the *British North America Act*. Jurisdiction must be taken to have been granted by Parliament to the Court. The *Radio* case has held that an “undertaking” is “not a physical thing, but is an arrangement under which . . . physical things are used”. In this light, it is clear from the contracts that, in addition to references to the general intention of the parties this was to be a joint venture to transport newsprint from Baie Comeau to the United States; the undertaking itself of its very nature was one extending beyond provincial limits. General railway rates were to apply throughout, and all newsprint and general cargo were to be solicited by CP and carried on one standard CP through bill of lading.

*Arrêt*: la requête est rejetée, la Cour a compétence. Les termes «ouvrages et entreprises . . . s’étendant au-delà des limites d’une province . . .» à l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* reproduisent l’expression utilisée à l’article 92(10)a de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique*. On doit considérer cette compétence comme conférée à la Cour par le Parlement. Dans l’affaire *Radio*, il fut jugé qu’une «entreprise» n’est «pas une chose matérielle, mais une organisation dans laquelle . . . on utilise des choses matérielles». A la lumière de ces textes, il ressort clairement des contrats que l’intention des parties était de former une entreprise commune aux fins du transport de papier-journal de Baie Comeau à différents endroits situés aux États-Unis; en outre, l’entreprise elle-même, compte tenu de sa nature, s’étendait au-delà des limites de la province. Les tarifs généraux de chemin de fer devaient être appliqués sur l’ensemble du trajet, et le papier-journal et les marchandises diverses expédiés par le bac porte-trains devaient

*Luscar Collieries Limited v. McDonald* [1927] A.C. 925 and *British Columbia Electric Railway Company Limited v. Canadian National Railway Company* [1932] S.C.R. 161, considered. *The Queen v. Board of Transport Commissioners* [1968] S.C.R. 118, distinguished. *MacKenzie Coach Lines v. S.M.T. (Eastern) Limited* [1951] S.C.R. 887 and *In re the Regulation and Control of Radio Communication in Canada* [1932] A.C. 304, followed.

MOTION.

COUNSEL:

*C. R. O. Munro, Q.C.*, for plaintiffs.  
*L. A. Poitras* for defendants.

SOLICITORS:

*Gadbois, Joannette & Durand*, Montreal, for plaintiffs.  
*Laing, Weldon, Courtois, Clarkson, Parsons, Gonthier & Tétrault*, Montreal, for defendants.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

ADDY J.: The defendants in this action (hereinafter referred to respectively as "QNS" and "Q&O") had previously obtained leave to file a conditional appearance and have now launched the present application to strike out the statement of claim for want of jurisdiction on the part of the Federal Court of Canada to hear the action. Although the notice of motion does not state so, I am considering the notice of motion as amended to include a request to dismiss the action since the motion was argued by both parties on that assumption.

The action is principally one for damages amounting to approximately \$36,000,000. The following allegations were made by the plaintiffs (hereinafter referred to respectively as "CP" and "Incan Ships") in their statement of claim:

(a) that by contract in writing, dated January 22, 1974, as amended by letter of the same date, defendants agreed, *inter alia*, to construct and operate a rail car marine terminal at Baie Comeau and to have the terminal available for use by a rail transporter by May 15, 1975;

tous faire l'objet d'une offre par le CP et être transportés sous connaissance direct normalisé du CP.

Arrêts examinés: *Luscar Collieries Limited c. McDonald* [1927] A.C. 925 et *British Columbia Electric Railway Company Limited c. La compagnie des chemins de fer nationaux du Canada* [1932] R.C.S. 161. Distinction faite avec l'arrêt *La Reine c. La Commission des Transports du Canada* [1968] R.C.S. 118. Arrêts suivis: *MacKenzie Coach Lines c. S.M.T. (Eastern) Limited* [1951] R.C.S. 887 et *In re la réglementation et le contrôle de la radio-communication au Canada* [1932] A.C. 304.

REQUÊTE.

AVOCATS:

*C. R. O. Munro, c.r.*, pour les demandereses.  
*L. A. Poitras* pour les défenderesses.

PROCUREURS:

*Gadbois, Joannette & Durand*, Montréal, pour les demandereses.  
*Laing, Weldon, Courtois, Clarkson, Parsons, Gonthier & Tétrault*, Montréal, pour les défenderesses.

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

LE JUGE ADDY: Les présentes défenderesses (ci-après appelées respectivement «QNS» et «Q&O») ont déjà obtenu l'autorisation de la Cour pour déposer un acte de comparution conditionnelle et présentent maintenant cette demande de radiation de la déclaration pour défaut de compétence de la Cour fédérale du Canada. Bien que l'avis de requête ne le mentionne pas, je considérerai qu'il a été modifié de manière à inclure une demande du rejet de l'action, puisque c'est sur cette hypothèse que les deux parties ont fondé leurs plaidoiries.

Il s'agit pour l'essentiel d'une action en dommages-intérêts se chiffrant à approximativement \$36,000,000. Voici, d'après leurs déclarations, les allégations des demandereses (ci-après appelées respectivement «CP» et «Incan Ships»):

[TRADUCTION] a) par contrat écrit en date du 22 janvier 1974, amendé par une lettre portant la même date, les défenderesses ont convenu, notamment, de construire et exploiter une gare maritime à Baie Comeau et de faire en sorte que la gare puisse être utilisée par bac porte-trains dès le 15 mai 1975;

(b) that pursuant to the said contract, dated January 22, 1974, defendant Quebec and Ontario Transportation Company Limited and plaintiff Incan Ships Limited agreed to form a joint venture for the purpose, *inter alia*, of operating the rail transporter for the transportation of newsprint from Baie Comeau to the City of Quebec;

(c) that by contract, dated February 13, 1974, defendant Quebec and Ontario Transportation Company Limited and plaintiff Incan Ships Limited formed such a joint venture;

(d) that by contract in writing, dated March 26, 1974, defendant Quebec and Ontario Transportation Company Limited and plaintiff Incan Ships Limited agreed with plaintiff Canadian Pacific Limited to operate such rail transporter for and on behalf of plaintiff Canadian Pacific Limited in accordance with the contract, dated January 22, 1974.

The claim therefore involves three contracts, one of the 22nd of January 1974 (hereinafter referred to as the "heads of agreement" contract) between all parties to the present action, a second contract of the 13th of February 1974 (hereinafter referred to as the "joint venture agreement" contract) between Q&O and Incan Ships and, finally, the contract of the 26th of March 1974 between both parties to the joint venture agreement as parties of the first part and CP as party of the second part.

It was common ground between counsel at the hearing that, for the purposes of this motion, the contracts were not to be considered as severable but should be considered as forming part of a whole scheme or enterprise in which all the parties were interested. The plaintiffs, in addition to damages as aforesaid, claim that the defendants are in default by reason of their failure to perform their obligations within the time mentioned in the heads of agreement contract and that all three contracts must be considered as annulled, voided and terminated by reason of the alleged default.

Counsel for the defendants applicants argued that the whole scheme involved only transportation of railway cars by water to carry newsprint and general cargo between two points on the North Shore of the St. Lawrence River, that is, between

b) aux termes dudit contrat en date du 22 janvier 1974, la défenderesse Quebec and Ontario Transportation Company Limited et la demanderesse Incan Ships Limited ont convenu de s'engager dans une entreprise commune pour, notamment, exploiter le bac porte-trains pour le transport du papier-journal de Baie Comeau à la ville de Québec;

c) par contrat en date du 13 février 1974, la défenderesse Quebec and Ontario Transportation Company Limited et la demanderesse Incan Ships Limited se sont engagées dans cette entreprise commune;

d) par contrat écrit en date du 26 mars 1974, la défenderesse Quebec and Ontario Transportation Company Limited et la demanderesse Incan Ships Limited ont convenu avec la demanderesse Canadien Pacifique Limitée d'exploiter ce bac porte-trains pour et au nom de la demanderesse Canadien Pacifique Limitée en conformité du contrat en date du 22 janvier 1974.

La réclamation porte donc sur trois contrats, l'un en date du 22 janvier 1974 (ci-après appelé «articles de l'accord») entre toutes les parties à la présente action, un second contrat en date du 13 février 1974 (ci-après appelé «contrat d'entreprise commune») entre Q&O et Incan Ships et, finalement, le contrat en date du 26 mars 1974 entre les parties au contrat d'entreprise commune d'une part et CP d'autre part.

Les avocats ont admis à l'audience, qu'aux fins de cette requête, il ne fallait pas considérer qu'il s'agissait de contrats distincts mais qu'au contraire, ils faisaient partie d'un projet global ou d'une entreprise dans laquelle les parties avaient un intérêt. Les demanderesses, en plus de réclamer les dommages-intérêts susmentionnés, déclarent que les défenderesses ont manqué à leur engagement puisqu'elles ont omis de s'acquitter de leurs obligations dans les délais mentionnés dans les articles de l'accord et que les trois contrats doivent être considérés comme nuls et nonavenus en raison du manquement allégué.

L'avocat des défenderesses requérantes prétend que l'ensemble de cette entreprise ne portait que sur l'acheminement de wagons de chemin de fer par mer, pour transporter du papier-journal et d'autres marchandises entre deux points situés sur

Baie Comeau and Quebec City. The argument was that the scheme, as agreed upon in the contracts, was essentially one for the construction of a terminal, of warehouse facilities and of general cargo and maintenance facilities at Baie Comeau and for a terminal at Quebec City and for the crewing and operation of the rail transporter, between the two cities, for the purpose of transporting the above-mentioned cargo. In other words, it was urged upon the Court that the entire subject-matter was situated strictly within the limits of the Province of Quebec and that it constituted in its entirety a local undertaking, solely within the jurisdiction of the Province of Quebec, and that as a result, the Canadian Parliament itself would not have jurisdiction over the matter and, therefore, could not grant it to the Federal Court even if it purported to do so.

Finally, counsel for the defendants insisted that this was not a case of the extension of a railway line but rather the case of the extension of a railway by means of a shipping line, which line was purely local.

Counsel agreed that CP had not obtained permission by Act of Parliament to extend its service by rail east of Quebec and the north shore of the St. Lawrence River, and also that it would be obliged to obtain such authorization before doing so. It is clear, however, that no such authorization is required for CP to furnish transportation service by water either alone or jointly with others to any place and that, if the place is within Canada, then, pursuant to section 304 of the *Railway Act*<sup>1</sup> the provisions of that Act respecting tolls and tariffs would apply to such transportation. Section 304 reads as follows:

**304.** The provisions of this Act, in respect of tolls, tariffs and joint tariffs, so far as deemed applicable by the Commission, extend and apply to the traffic carried by any railway company by sea or by inland water, between any ports or places in Canada, if the company owns, charters, uses, maintains or works, or is a party to any arrangement for using, maintaining or working vessels for carrying traffic by sea or by inland water between any such ports or places.

The defendants insisted that the sole reason for the scheme of extending service by means of a

<sup>1</sup> R.S.C. 1970, c. R-2.

la rive nord du fleuve Saint-Laurent, savoir, Baie Comeau et la ville de Québec. Il soutient que le projet en cause, tel que convenu dans les contrats, portait essentiellement sur la construction, à Baie Comeau, d'une gare, d'entrepôts et d'installations destinés à des marchandises diverses et à l'entretien et d'une gare située dans la ville de Québec, y compris l'équipage et l'exploitation du bac porte-trains entre les deux villes, aux fins du transport des marchandises susmentionnées. En d'autres termes, on soutient devant la Cour que tout l'objet du contrat était situé strictement dans les limites de la province de Québec et constituait donc une entreprise totalement locale, ne relevant que de la juridiction de la province de Québec et qu'en conséquence le Parlement du Canada lui-même n'avait pas compétence dans ce domaine et ne pouvait donc en aucun cas la conférer à la Cour fédérale.

En fin de compte, l'avocat des défenderesses insista sur le fait qu'il ne s'agissait pas d'un cas d'extension d'une ligne de chemin de fer, mais plutôt du prolongement du chemin de fer par une ligne maritime, cette ligne étant purement locale.

Les avocats ont convenu que le CP n'avait pas obtenu l'autorisation du Parlement de prolonger ses services de chemin de fer à l'est de Québec et sur la rive nord du Saint-Laurent, comme il aurait dû le faire. Il est clair toutefois que le CP n'est pas obligé d'obtenir une telle autorisation pour offrir, seul ou conjointement, des services de transport par eau vers toute destination, et que, si cette destination se trouve au Canada, en conformité de l'article 304 de la *Loi sur les chemins de fer*<sup>1</sup>, les dispositions relatives aux taxes et tarifs s'appliquent à ces transports. Voici le texte de l'article 304:

**304.** Les dispositions de la présente loi, relativement aux taxes, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer par mer ou sur les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, si la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou met en service des navires, ou est partie à quelque arrangement pour employer, entretenir ou mettre en service des navires pour les transports par mer ou sur les eaux intérieures entre ces ports ou ces endroits.

Les défenderesses ont insisté sur le fait que le seul but de ce projet d'extension du service était de

<sup>1</sup> S.R.C. 1970, c. R-2.

marine rail transporter was to allow the tariffs and tolls of the *Railway Act* to extend to the shipping line. The plaintiffs stated that they were not relying in any way on the navigation and shipping powers of the *British North America Act* or on section 22 of the *Federal Court Act* pertaining to its admiralty jurisdiction, but would rely entirely on section 23 of the *Federal Court Act* and on the constitutional basis that the undertaking constitutes an undertaking extending beyond the limits of the Province as contemplated by section 92(10)(a) of the *British North America Act*.

As to this particular aspect of the case the defendants maintained by reason of sections 91, 94, 119(5), 124(3) and 126(7) of the *Railway Act* that, unless the railway line is authorized (which is not the case here) by Special Act to construct beyond its established terminus or to amalgamate with, lease or acquire another railway undertaking or unless running rights are obtained under section 94, the railway cannot be considered as extended at law and that, as a result in the present case, the railway must therefore be envisaged as terminating at Quebec on the north shore of the St. Lawrence River.

Counsel for the applicant argued that this case was not one where a branch railway line forms part of a railway system connecting one province with another as was the situation in the case of *Luscar Collieries Limited v. McDonald*<sup>2</sup> but that the mere fact that the shipping line made physical connection with CP at Quebec was not sufficient to bring the marine transporter, or any portion of it, within the jurisdiction of Parliament and cited in support of this argument the case of *The British Columbia Electric Railway Company Limited v. Canadian National Railway Company*<sup>3</sup> where Smith J. stated at page 170:

The mere fact that the Central Park line makes physical connection with two lines of railway under Dominion jurisdiction would not seem to be of itself sufficient to bring the Central Park line, or the portion of it connecting the two federal lines, within Dominion jurisdiction.

<sup>2</sup> [1927] A.C. 925.

<sup>3</sup> [1932] S.C.R. 161.

permettre, grâce au bac porte-trains, l'extension des taxes et tarifs de la *Loi sur les chemins de fer* à la ligne de transport maritime. Les demandereses affirment ne pas s'appuyer sur les pouvoirs en matière de navigation et de marine marchande conférés par l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* ni sur l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, relatif à sa compétence en matière d'amirauté, mais invoquer seulement l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* et le fait que, du point de vue constitutionnel, l'entreprise s'étend au-delà des limites de la province, au sens de l'article 92(10)(a) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*.

En ce qui concerne cet aspect particulier de l'affaire, les défenderesses, en se fondant sur les articles 91, 94, 119(5), 124(3) et 126(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, affirment que, sous réserve d'une autorisation donnée par loi spéciale (ce qui n'est pas le cas en l'espèce) à la compagnie de chemin de fer de construire au-delà de la tête de ligne fixée, ou d'opérer une fusion de deux entreprises de chemin de fer, d'en louer ou d'en acquérir une autre, ou, à moins que des droits de circulation aient été accordés en vertu de l'article 94, le chemin de fer ne peut être considéré comme légalement prolongé; il faut donc considérer en l'espèce que la tête de ligne du chemin de fer se situe à Québec sur la rive nord du Saint-Laurent.

L'avocat des requérantes soutient qu'il ne s'agit pas d'un cas où un embranchement fait partie d'un système ferroviaire reliant une province à une autre comme dans l'affaire *Luscar Collieries Limited c. McDonald*<sup>2</sup>; mais il affirme que le simple fait que la ligne maritime soit physiquement reliée à la ligne du CP à Québec ne suffit pas à placer le bac porte-trains, ni aucune partie de ce dernier, sous la juridiction du Parlement et cite à l'appui de cet argument l'affaire *The British Columbia Electric Railway Company Limited c. La compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*<sup>3</sup> où le juge Smith déclarait, à la page 170:

[TRADUCTION] Le simple fait que la ligne Central Park soit physiquement reliée à deux lignes de chemin de fer relevant de la compétence fédérale ne semblerait pas suffire en lui-même à placer la ligne Central Park, ou la partie de celle-ci qui relie les deux lignes fédérales, sous la compétence fédérale.

<sup>2</sup> [1927] A.C. 925.

<sup>3</sup> [1932] R.C.S. 161.

Counsel also relied on the statement in the case of *The Queen v. Board of Transport Commissioners*<sup>4</sup> for the proposition that jurisdiction depends entirely on the character of the line and not on the character of the service. I do not feel, however, that this case is authority for the proposition that jurisdiction depends entirely on the character of the line. The statement at page 127 of the report is quite illuminating:

In the present case, the constitutional jurisdiction depends on the character of the railway line not on the character of a particular service provided on that railway line. The fact that for some purposes the Commuter Service should be considered as a distinct service does not make it a distinct line of railway. From a physical point of view the Commuter Service trains are part of the overall operations of the line over which they run. It is clearly established that the Parliament of Canada has jurisdiction over everything that physically forms part of a railway subject to its jurisdiction.

This case is authority for the simple proposition that the mere fact that a commuter service may be considered as a distinct service does not make it necessarily a distinct line of railway.

The *British Columbia Electric* case (*supra*) stands for the proposition that the mere fact that a company operates a line which might form part of a system over which the Parliament of Canada would have jurisdiction does not make that company subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada for another line which is not part and parcel of an interprovincial system and the *British Columbia Electric* case must be read with this in mind.

The words "... works and undertakings ... extending beyond a limit of a province ..." as used in section 23 of the *Federal Court Act* are exactly the same words as used in subsection 92(10)(a) of the *British North America Act* and therefore if Parliament by that subsection does have jurisdiction in the present case, it is evident that the jurisdiction must be taken to have been granted by Parliament to the Federal Court since the former chose to use the precise words on which its legislative power is founded.

The case of *MacKenzie Coach Lines v. S.M.T.*

<sup>4</sup>[1968] S.C.R. 118.

L'avocat a aussi invoqué une déclaration faite à l'occasion de l'affaire *La Reine c. La Commission des Transports du Canada*<sup>4</sup>, selon laquelle la question de compétence dépend entièrement de la nature de la ligne et non de celle du service. Je ne pense pas toutefois que cet arrêt établisse le principe que la compétence dépend entièrement de la nature de la ligne. Un extrait du jugement (page 127 du recueil) apporte quelques éclaircissements:

[TRADUCTION] En l'espèce, la question de la compétence, du point de vue constitutionnel, dépend de la nature de la ligne de chemin de fer et non de celle d'un service particulier fourni sur cette ligne. Le fait qu'à certaines fins particulières, le service de banlieue soit considéré comme un service distinct n'en fait pas une ligne de chemin de fer distincte. D'un point de vue physique, les trains d'un service de banlieue font partie de l'ensemble des activités de la ligne qu'ils utilisent. Il a été clairement établi que le Parlement a compétence sur tout ce qui fait physiquement partie d'une ligne de chemin de fer relevant de sa compétence.

Le seul principe établi par cette affaire consiste à dire que le fait qu'un service de banlieue puisse être considéré comme un service distinct n'implique pas nécessairement qu'il s'agit d'une ligne de chemin de fer distincte.

L'affaire *British Columbia Electric* (précitée) établit le principe que le simple fait qu'une compagnie exploite une ligne qui peut faire partie d'un réseau ferroviaire relevant de la compétence du Parlement du Canada ne signifie pas que cette compagnie relève de la compétence du Parlement à l'égard d'une autre ligne qui ne fait pas partie d'un réseau interprovincial; c'est dans cette optique qu'il faut considérer l'affaire *British Columbia Electric*.

Les termes "... ouvrages et entreprises ... s'étendant au-delà des limites d'une province ..." à l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* reproduisent l'expression utilisée au paragraphe 92(10)(a) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*; si, en vertu de ce dernier article, le Parlement a compétence dans l'affaire présente, il est donc évident qu'il convient de considérer cette compétence comme conférée à la Cour fédérale par le Parlement, puisque ce dernier a repris les termes exacts sur lesquels est fondé son pouvoir législatif.

L'arrêt *MacKenzie Coach Lines c. S.M.T.*

<sup>4</sup>[1968] R.C.S. 118.

(*Eastern Limited*<sup>5</sup> deals quite specifically with the meaning of the word “undertaking” in section 92(1)(a) of the *British North America Act*. In this regard, Grant J. at page 921 of the report stated:

What is an “undertaking”? The early use of the word was in relation to services of various kinds of which that of the carrier was prominent. He would take into his custody or under his care either goods or persons, and he was said then to have “assumed” or “undertaken”, on terms, their carriage from one place to another; to that might be added the obligation to accept and carry, drawn on himself by a public profession: and the service, together with the means and organization, constituted the undertaking. This is generalized for the purposes of head 10 by Lord Dunedin in the *Radio* case: “‘Undertaking’ is not a physical thing but is an arrangement under which of course physical things are used”, language used by way of contrasting “works” with “undertakings”. But it is or can be of an elastic nature and the essential consideration in any case is its proper scope and dimensions.

One characteristic of carriage is the entirety of the individual service; that is to say, from point A to point B: to be broken down at provincial boundary lines destroys it and creates something quite different: even a transprovincial movement is an inseverable part of a larger entity.

Estey J., at page 934, stated:

In the *Radio* case [1932] A.C. 304 at 315, Viscount Dunedin, in referring to s. 92(10)(a), stated:

“Undertaking” is not a physical thing, but is an arrangement under which of course physical things are used.

The appellant’s organization under which he operates his bus service is, within the foregoing, an arrangement connecting New Brunswick and Nova Scotia. This arrangement, together with his equipment, constitutes a works and undertaking within the meaning of s. 92(10)(a).

While Locke J., at page 938 of the same report, said:

The word “undertaking” is, in the absence of a statutory definition, and there is none, to be given its commonly accepted meaning as being a business undertaking or enterprise and, in my opinion, it is beyond doubt that the appellant’s business falls within this description. I think it equally clear that it connects the province of New Brunswick with another of the provinces and extends beyond the limits of the province. It is not a physical connection that is referred to (*In re the Regulation and Control of Radio* [1932] A.C. 304 at 315).

In the light of these principles, one must now consider the specific provisions of the three agreements.

<sup>5</sup> [1951] S.C.R. 887.

(*Eastern Limited*<sup>5</sup> traite bien spécifiquement du sens du mot «entreprise» à l’article 92(1)a) de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique*. Voici ce qu’en disait le juge Grant à la page 921:

[TRADUCTION] Qu’est-ce qu’une «entreprise»? A l’origine ce terme se rapportait à des services divers dont le plus important était celui de transporteur. Ce dernier prenait sous sa garde ou ses soins, des marchandises ou des personnes, et on disait alors de lui qu’il avait «assumé la responsabilité» de leur transport d’un endroit à un autre, ou «s’était engagé» à le faire sous certaines conditions; à cela on pourrait ajouter l’obligation d’accepter et de transporter, résultant du caractère public de sa profession: ce service, y compris les moyens de transport et l’organisation, constituait l’entreprise. Cette définition a été généralisée aux fins de l’interprétation du paragraphe 10 par lord Dunedin dans l’affaire *Radio*: «Une ‘entreprise’ n’est pas une chose matérielle, mais une organisation dans laquelle, cela va de soi, on utilise des choses matérielles», afin de différencier «ouvrage» et «entreprise». Mais elle est (ou peut être) de nature assez variable et, de toute façon, la considération principale est sa portée et sa dimension.

Une des caractéristiques principales du transport est l’intégralité du service particulier; c’est-à-dire le transport du point A au point B: sa subdivision selon les frontières provinciales détruit cette intégralité et crée quelque chose de très différent; même le transport transprovincial fait partie intégrante d’une entité plus large, dont on ne peut le dissocier.

Le juge Estey affirmait à la page 934:

[TRADUCTION] Dans l’affaire *Radio* [1932] A.C. 304 à la page 315, le vicomte Dunedin, à propos de l’article 92(10)a), déclarait:

Une «entreprise» n’est pas une chose matérielle, mais une organisation dans laquelle, cela va de soi, on utilise des choses matérielles.

Selon ce qui précède, l’organisation de l’appelant, dont dépend l’exploitation de son service de transport par autobus, relie le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Cette organisation, ainsi que l’équipement, constitue un ouvrage et une entreprise au sens de l’article 92(10)a).

Cependant le juge Locke déclarait à la page 938 du même recueil:

[TRADUCTION] Le terme «entreprise», en l’absence d’une définition légale, comme c’est le cas, doit être interprété selon son sens courant, c’est-à-dire une entreprise ou une opération commerciale et, à mon avis, il n’est pas douteux que l’entreprise de l’appelant tombe sous cette définition. A mon avis, il est tout aussi évident qu’elle relie la province du Nouveau-Brunswick à une autre province et s’étend au-delà des limites de la province. Ce n’est pas d’un lien matériel qu’il s’agit (voir *In re la réglementation et le contrôle de la radiocommunication au Canada* [1932] A.C. 304 à la page 315).

A la lumière de ces principes, nous devons considérer maintenant les dispositions particulières des trois accords.

<sup>5</sup> [1951] R.C.S. 887.

The relevant clause of the heads of agreement contract reads as follows:

HEADS OF AGREEMENT

The following Heads of Agreement are set out as an agreement for the operation of rail transporters to transport newsprint of Quebec North Shore Paper Company between Baie Comeau, Quebec, and Quebec City, Quebec, for furtherance to New York City, New York, and Chicago, Illinois, and other destinations, and to transport general cargo to and from points on the North Shore of the St. Lawrence, and to define the obligations and responsibilities of Quebec North Shore Paper Company, Canadian Pacific Limited, Quebec & Ontario Transportation Company, Limited and Incan Ships Limited in the implementation of this project.

1.01 The parties hereto have a common interest in the implementation of rail transporters to transport newsprint of QNS from Baie Comeau, Quebec to Quebec City, Quebec for furtherance to New York City, New York and Chicago, Illinois or other destinations which are mutually acceptable via CP and its connecting carriers and to transport general cargo to and from Baie Comeau, Quebec and other points on the North Shore.

2.01 Forthwith upon the execution of these Heads of Agreement Q&O and Incan Ships shall form a Joint Venture whereby each of them shall share equally all expenses and losses and shall participate equally in all receipts and profits. All assets of the Joint Venture will be deemed to be owned equally and in undivided ownership by Q&O and Incan Ships.

4.01 CP undertakes and agrees to carry a minimum of 310,000 tons of newsprint shipped by QNS from on-board the rail transporter at Baie Comeau to the New York News pressrooms in Manhattan and Brooklyn, New York City, and to the Chicago Tribune's rail siding in Chicago, during each year of a 15-year period commencing on the Commencement Date, subject to the provisions of 7.02, Section 10 and 11.01 hereof. CP also undertakes to carry general cargo to and from points on the North Shore during the same period.

4.02 Rail routings beyond Quebec City to destinations in the greater New York City, Chicago and other areas as provided in 7.02 shall be the responsibility of CP. Such routings must never be detrimental to the efficient delivery of newsprint.

4.08 Until such time as the New York Daily News centralizes its press operations at a location that can accept direct rail delivery, CP will arrange, for the benefit of QNS, for warehousing in New York City of a minimum of 11,000 tons of newsprint and for the unloading of rail cars and the cartage of newsprint to the press buildings at Manhattan, Brooklyn and Newpoint in New York City, all in a manner to satisfy the requirements of QNS, including the maintenance of inventories

Les clauses pertinentes des «articles de l'accord» se lisent comme suit:

[TRADUCTION] ARTICLES DE L'ACCORD

<sup>a</sup> Les articles suivants consistent dans une entente relative à l'exploitation de bacs porte-trains pour transporter du papier-journal de Quebec North Shore Paper Company, entre Baie Comeau, (Québec) et la ville de Québec, devant être acheminé à New York (État de New York) et Chicago (État de l'Illinois) et autres destinations, et pour le transport de marchandises diverses en provenance et à destination d'endroits situés sur la rive nord du Saint-Laurent; leur but est de définir les obligations et responsabilités de Quebec North Shore Paper Company, Canadien Pacifique Limitée, Quebec & Ontario Transportation Company, Limited et Incan Ships Limited, dans la mise en œuvre de ce projet.

<sup>b</sup> 1.01 Les parties aux présentes ont un intérêt commun dans l'exploitation de bacs porte-trains pour transporter du papier-journal de QNS, de Baie Comeau (Québec) à la ville de Québec, devant être acheminé à New York (État de New York) et Chicago (Illinois) et autres destinations, mutuellement acceptées, par l'intermédiaire du CP et ses transporteurs correspondants et pour transporter des marchandises diverses en provenance ou à destination de Baie Comeau (Québec) et autres endroits situés sur la rive nord.

<sup>c</sup> 2.01 Dès la signature de ces articles, Q&O et Incan Ships formeront une entreprise commune dans laquelle, chacune d'elles participera à part égale aux dépenses et pertes ainsi qu'aux recettes et bénéfices. Q&O et Incan Ships seront considérées comme propriétaires indivis et à part égale de tous les biens de l'entreprise commune.

<sup>d</sup> 4.01 CP s'engage à et accepte de transporter un minimum de 310,000 tonnes de papier-journal, expédié par QNS à partir de leur chargement sur le bac porte-trains à Baie Comeau aux salles de presse du New York News à Manhattan et Brooklyn, à New York, et à la voie de service du Chicago Tribune à Chicago, chaque année, pendant une période de 15 ans à compter de la date d'entrée en vigueur, sous réserve des dispositions du paragraphe 7.02, des articles 10 et 11.01 des présentes. CP s'engage aussi à transporter des marchandises diverses en provenance et à destination d'endroits situés sur la rive nord du fleuve, pendant la même période.

<sup>e</sup> 4.02 L'acheminement de marchandises par chemin de fer au-delà de Québec à destination de la région métropolitaine de New York, Chicago et autres endroits, est laissé à la responsabilité du CP, comme le prévoit l'article 7.02. Le mode d'acheminement ne devra jamais nuire à la livraison efficace du papier-journal.

<sup>f</sup> 4.08 Jusqu'à ce que le New York Daily News centralise ses entreprises de presse à un endroit permettant la livraison directe par chemin de fer, CP se chargera de prendre les mesures nécessaires, au nom de QNS, pour l'entreposage à New York d'un minimum de 11,000 tonnes de papier-journal et pour le déchargement des wagons et le transport par camion du papier-journal aux édifices de presse à Manhattan, Brooklyn et Newpoint à New York, en se conformant aux exigences de



of 5000 tons of newsprint at each of the press buildings in Manhattan and Brooklyn. The charge to QNS in the first twelve months following the Commencement Date for such services shall not exceed \$4.25 per ton, as provided for in 8.05.

7.01 QNS undertakes and agrees to ship a minimum of 310,000 tons of newsprint by the rail transporter from Baie Comeau to Quebec City for rail delivery beyond, during each year of a 15-year period commencing on the Commencement Date, subject to the provisions of Section 10 and 11.01 hereof.

7.03 QNS shall pay a maximum of \$29.83 per ton of newsprint shipped from Baie Comeau to New York City in the first twelve months after the Commencement Date, as follows:—

Net total to CP for transportation and warehousing and cartage in New York City, as detailed in 8.06	\$27.20
To the Joint Venture for the use of rail cars as provided in 2.06 (maximum)	2.63
	\$29.83

8.01 All newsprint rates under this Agreement shall be published in the appropriate railway tariffs as water competitive rates from Baie Comeau to New York City and Chicago in non-railway-owned equipment at 140,000 pounds minimum weight.

11.01 The first twelve (12) months following the Commencement Date is recognized as a phase in period and consequently the obligation on the part of QNS to ship minimum quantities of newsprint shall be decreased to the extent that delays may occur in any portion of the system from the Baie Comeau warehouse to the press buildings in New York City or Chicago and that shipments may be reduced through the depletion of the inventories in New York City.

As to the joint venture agreement, the following paragraphs are quite relevant, namely, paragraphs 1.3 and 6.1:

1.3 The purpose of the Joint Venture is to operate a rail transporter, to be owned equally by Q&O and Incan, for the transportation of rail cars carrying newsprint and general cargo, as an extension of CP's rail system, as contemplated in the Heads of Agreement, and do all things related or incidental thereto.

6.1 The present Agreement is intended to supplement the Heads of Agreement and not to replace any part thereof, and all the terms and conditions of the Heads of Agreement, including without limitation those relating to the Joint Venture, shall remain in full force and effect.

QNS, y compris le maintien d'un stock de 5,000 tonnes de papier-journal dans chacun des édifices de presse situés à Manhattan et Brooklyn. Aux termes de l'article 8.05, le prix payable par QNS durant les douze mois suivant la date d'entrée en vigueur de cette entente n'excédera pas \$4.25 la tonne.

7.01 QNS s'engage à et accepte d'expédier un minimum de 310,000 tonnes de papier-journal par le bac porte-trains allant de Baie Comeau à Québec, devant être livré par chemin de fer à d'autres endroits, et ce, chaque année pendant une période de 15 ans à compter de la date d'entrée en vigueur, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11.01 des présentes.

7.03 QNS versera un maximum de \$29.83 par tonne de papier-journal expédié de Baie Comeau à New York, et ce, pendant les douze mois suivants la date d'entrée en vigueur; cette somme est ventilée de la manière suivante:

Total net payable au CP pour le transport et l'entreposage ainsi que le camionnage à New York (selon la description de l'article 8.06)	\$27.20
A l'entreprise commune pour l'utilisation des wagons, comme le prévoit l'article 2.06 (au maximum)	2.63
	\$29.83

8.01 Tous les tarifs applicables au papier-journal en vertu de cette entente seront publiés dans les tarifs de chemin de fer appropriés, comme compétitifs en matière de transport par eau, de Baie Comeau à New York et Chicago, par des installations n'appartenant pas à des compagnies de chemin de fer, pour un poids minimum de 140,000 livres.

11.01 Les douze (12) mois suivant la date d'entrée en vigueur sont considérés comme une phase particulière de la période en cause et en conséquence l'obligation imposée à la QNS d'expédier des quantités minimales de papier-journal sera diminuée dans la mesure où des retards surviendraient à un des stades du système, de l'entrepôt de Baie Comeau aux édifices de presse de New York ou Chicago, et dans la mesure où les expéditions peuvent être réduites par l'épuisement des stocks à New York.

En ce qui concerne l'entente d'entreprise commune, les paragraphes suivants sont pertinents, en particulier les paragraphes 1.3 et 6.1:

[TRADUCTION] 1.3 Le but de l'entreprise commune est d'exploiter un bac porte-trains, devant appartenir à part égale à Q&O et Incan, destiné au transport de wagons chargés de papier-journal et de marchandises diverses, comme prolongement du réseau ferroviaire du CP, conformément aux articles d'accord, et de prendre toutes les mesures nécessaires et accessoires à cette entreprise.

6.1 Le présent accord vient s'ajouter aux articles d'accord et n'en remplace aucune partie; toutes les modalités prévues dans lesdits articles d'accord, y compris, et sans aucune restriction, les dispositions relatives à l'entreprise commune, garderont leur plein effet.