

Coram FOURNIER, J.

1882

Jan. 23.

DAVID MCPHERSON, (CLAIMANT).....APPELLANT;

AND

HER MAJESTY THE QUEEN.....RESPONDENT.

*Damages to property arising from the construction and operation of a railway—Loss of business profits—Increased risk from fire—31 Vic. (D.), c. 12, s. 34-40—8 & 9 Vic. c. 18 s. 68 (Imperial Lands Clauses Consol. Act).*

*Held* :—(1). That section 34 of 31 Vic. (D.) c. 12, (The Public Works Act) which provides for the reference to the Board of Official Arbitrators of claims for damages arising from the construction, or connected with the execution of any public work, only contemplates claims for direct or consequent damages to the property, and not to the person or to the business of the claimant.

(2). That the phrase “injury done” in 31 Vic. (D.) c. 12, s. 40 is commensurate with, and has the same intendment as, the phrase “injuriously affected” in 8 & 9 Vic. c. 18, s. 68 (Imperial Lands Clauses Consolidation Act), and, in so far as the similarity extends, cases decided under the Imperial act may be cited with authority in construing the Canadian statute.

(3). That although the claimant was entitled to reasonable compensation for the damage sustained in respect of the injury to, and depreciation in value of, his property arising from the construction and operation of a railway in its immediate vicinity, he was not entitled to damages for loss and injury to his business consequent thereon; nor for extra rates of insurance it might become necessary for him to pay upon vessels in course of construction in his shipyard by reason of increased risk from fire from the operation of the railway.

*Metropolitan Board of Works v. McCarthy* (L. R. 7 H. L. 243) followed.

**APPEAL** from an award of the Official Arbitrators.

McPherson, a ship-builder by trade, was owner in fee of a certain lot of land situate in the city of Halifax, upon which a small wharf and some buildings adapted for shipbuilding purposes had been erected.

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 Statement  
 of Facts.

Prior to the extension of the Intercolonial railway from Richmond depôt to North street, McPherson had free and uninterrupted access to his ship-yard through Young street, which lay to the north of the yard.

In extending the railway from Richmond to North street, a portion of the track was laid across Young street and the grade of that street raised several feet to make it correspond with the grade of the track. In consequence of this alteration and obstruction, and the frequent running of trains and engines along the railway, it became tedious and dangerous for McPherson, who had no other access with teams to his ship-yard than by Young street and across the track, to haul to the yard timber and other materials required in the prosecution of his business.

During the progress of the work of extension, by the direction of the Government engineer, an embankment was built across the road bed, through which a culvert was constructed. This culvert was carried from the embankment a distance of 120 feet upon the claimant's property. Before the termination of the works in question, the culvert gave way in consequence of the pressure of water accumulated and detained by the embankment; McPherson's ship-yard becoming inundated thereby, and a quantity of lumber, tools, and other materials being damaged and destroyed by the water. Under these circumstances McPherson was unable to carry on his business.

Owing to the great danger of fire from passing trains and engines, it would have been impossible for the claimant to obtain insurance upon vessels in course of construction in his ship-yard without having extended it some 80 feet into the harbor, in order to bring the stems of such vessels 100 feet distant from the east side of the railway. Upon that condition alone could

insurance have been secured, and only then by paying extra rates therefor.

Upon these facts, McPherson put forward a claim for damages against the Government amounting to \$7,200. of which the particulars are as follows :

(a) For loss and injury to his business, at \$1,200.00 per annum.

(b) For injury to and depreciation of his property, \$6,000.00.

This claim was referred to the Official Arbitrators, who awarded McPherson the sum of five hundred dollars in full satisfaction and discharge of all claims arising in the premises. From this award the claimant appealed to the court.

The appeal was heard before Mr. Justice Fournier.

*Gormully* for appellant ;

*Lash Q.C.* for respondent.

FOURNIER, J. now (January 23rd, 1882) delivered judgment.

Par leur sentence, en date du 18 septembre 1880, les Arbitres Officiels, auxquels l'honorable Ministre des Travaux Publics de la Puissance avait référé la réclamation du pétitionnaire McPherson, lui ont adjugé la somme de \$500, comme compensation des dommages lui résultant des travaux de l'extension du chemin de fer Intercolonial dans la cité d'Halifax.

Se croyant lésé par cette sentence, le pétitionnaire en a appelé à cette cour, en vertu de l'acte 42 Vic., c. 8. Les griefs d'appel sont en substance,—que la sentence en question est contraire à la loi et à la preuve, et que le montant des dommages accordés est insuffisant.

La validité de la sentence est encore attaquée pour la raison que le nom de l'un des Arbitres, qui n'a pas entendu la cause, se trouve mentionné dans la sentence, comme l'un de ceux qui l'ont rendue.

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 ———  
 Statement  
 of Facts.  
 ———

1882  
 M<sup>C</sup>PHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

Ce dernier grief a été abandonné lors de l'argument. Cette sentence, comme toutes celles des Arbitres Officiels, ne fait mention que du montant accordé au pétitionnaire, sans indiquer les motifs de la décision ni même les items de la réclamation admis ou rejetés. Cette adjudication générale, encore autorisée par le statut, bien que depuis un appel ait été accordé des sentences des Arbitres, m'oblige à faire un examen complet et détaillé de tous les faits de la cause, sans avoir l'avantage de pouvoir comparer les motifs des Arbitres avec les raisons qui peuvent m'engager à tomber d'accord ou à différer d'opinion avec eux. Je me permettrai de faire observer, qu'en accordant ce droit d'appel, je suis persuadé que non seulement l'exécution du devoir imposé à cette cour eut été rendu plus facile; mais que les intérêts de la justice n'en eussent été que mieux servis, en exigeant au moins des Arbitres Officiels l'énumération, dans leur sentence, des items admis ou rejetés par eux.

La propriété, à l'occasion de laquelle le pétitionnaire a fait sa présente réclamation, est située dans la cité d'Halifax et bornée à l'ouest par la partie du chemin de fer Intercolonial, entre le dépôt de Richmond et la rue North de cette cité. Elle mesure cent cinquante pieds sur la ligne du chemin de fer et s'étend sur l'est environ deux cents pieds, jusqu'à ce qu'elle atteigne les eaux du havre d'Halifax. Il s'y trouve un quai et des bâtisses employés à la construction des vaisseaux. Pendant plusieurs années, le pétitionnaire a exploité ce terrain comme chantier de construction et y a fait des affaires tellement profitables, par la construction de navires, que pour être plus à portée de surveiller ses travaux, il s'est construit dans les environs une résidence coûteuse.

L'exploitation de cette industrie, sur ce terrain en question, se faisait avec toutes les facilités désirables

—rien n'en gênait l'accès par la rue Young sur le côté sud; le voisinage ne lui causait pas de dangers particuliers par les risques d'incendies. Mais, cet état de chose a entièrement changé par suite de l'extension de l'Intercolonial par la rue Young, dont le niveau a été élevé de deux pieds et demi à cinq pieds, afin de le faire correspondre avec le reste de la voie de l'Intercolonial.

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

Cette élévation du niveau de la rue Young, le passage fréquent, à peu près toutes les dix-huit minutes, des trains de chemin de fer, leur organisation et composition, qui exigent l'allée et venue des locomotives à presque tous les instants (*shunting*), ont rendu difficile et dangereux, pour ne pas dire impossible, le transport du bois de construction et autres matériaux nécessaires à l'exercice de son industrie, en passant pardessus la voie ferrée qui maintenant obstrue la rue Young, par laquelle il avait son accès ordinaire à son chantier. En front de sa propriété, du côté sud-ouest, le niveau du chemin de fer est de dix-neuf pieds au-dessus de son terrain.

Dans le cours des travaux, il a été fait sous la direction des ingénieurs employés par le Gouvernement à travers le remblai du dit chemin de fer, un canal (*culvert*) qui a été continué, sur le terrain du pétitionnaire une distance de cent-vingt pieds, tel qu'indiqué sur le plan de la propriété produit en cette cause.

Avant la fin des travaux en question, la pression des eaux accumulées et retenues par le remblai en ayant causé la rupture, le chantier du pétitionnaire s'est trouvé inondé et couvert des débris du remblai. Par suite de cet accident, des bois de construction et autres matériaux ont été détériorés et emportés par les eaux.

Le pétitionnaire se plaint que les changements apportés à la jouissance et exploitation de sa propriété, par la construction des ouvrages en question, l'ont

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

mis dans l'impossibilité de continuer l'exercice de son industrie dans son chantier; que ses boutiques, son outillage, ses matériaux de construction sont endommagés; sa propriété est devenue improductive et il est lui-même mis dans l'impossibilité d'exercer une industrie dont il tirait honorablement sa subsistance et celle de sa famille.

Pour se mettre à l'abri du danger d'incendie, résultant du passage fréquent des locomotives, il lui faudrait s'éloigner de la voie ferrée; mais alors, pour se procurer l'espace nécessaire, le pétitionnaire serait obligé de faire, du côté du hâvre, une chaussée s'étendant au moins quatre-vingts pieds dans les eaux du hâvre,—ouvrage dont le coût ne serait pas moins de cinq à six mille piastres.

La plupart des compagnies d'assurance ont déclaré, par leurs agents, qu'elles ne prendraient aucune assurance quelconque sur les vaisseaux en construction dans son chantier, en conséquence des risques trop considérables d'incendies depuis l'extension du chemin de fer; quelques-unes ont, cependant, déclaré qu'elles en accepteraient à des taux extras, à la condition que la proue (*stem*) du vaisseau fut à la distance d'environ cent pieds du côté est du dit chemin de fer. Ce qui exigerait la construction de la chaussée (*embankment*) mentionnée plus haut. Construction qu'il ne peut faire, faute de moyens.

Pour toutes ces causes, il réclame une juste compensation pour le temps qu'il a été empêché d'exercer son industrie, la diminution de valeur de son chantier, perte de profits dans ses affaires, pour le passé et pour l'avenir, et pour tous dommages causés, comme pour ceux qui pourront ci-après survenir et qui pourraient lui être causés, dans son industrie et à sa propriété par les travaux de construction de l'extension du dit chemin de fer et sa mise en opération.

Il estime à douze cents piastres par année le tort causé à ses affaires, et le dommage (*injury*) et la dépréciation de sa propriété à six mille piastres.

1882

MCPHERSON

v.

THE QUEEN.

Reasons  
for  
Judgment.

Le pétitionnaire a fait entendre plusieurs témoins pour établir les allégations de sa requête et le montant de ses dommages.

De son côté, la Couronne a fait une preuve tendant à diminuer le montant des dommages, mais sans produire de défense régulière en réponse à la réclamation du pétitionnaire. Je crois que les procédés suivis dans ce cas sont conformes à la pratique du tribunal des Arbitres Officiels. Ce n'est donc que par l'argument, devant cette cour, du savant conseil de la Couronne, que l'on peut voir quels sont les moyens de défense opposés aux griefs du pétitionnaire. Ils sont au nombre de trois, ce sont les suivants :

1° La perte résultant soit de l'impossibilité d'assurer, soit de l'augmentation des primes d'assurance, en conséquence des risques plus considérables résultant des passages fréquents des locomotives le long du chantier du pétitionnaire, ne donne en loi aucun titre à une compensation.

2° Les inconvénients du passage pardessus le chemin de fer lui-même, étant communs au public et au pétitionnaire, ne donnent à ce dernier aucun droit à une compensation.

3° Les dommages résultant de l'élévation du niveau de la rue Young, indépendamment de la difficulté d'accès à la propriété du pétitionnaire et le dommage qui en est résulté pour son industrie comme constructeur de vaisseau, ne peuvent non plus former le sujet d'une demande en indemnité.

Quant aux autres griefs du pétitionnaire, savoir :

1° Dommages qui peuvent résulter de la construction du chemin de fer, quoique aucune partie de la propriété du pétitionnaire ait été prise pour le chemin,

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

et aussi de la construction d'un canal (*drain*) fait sur sa propriété pour faciliter l'égout des eaux accumulées par la chaussée du chemin de fer ;

2° Les dommages résultant de la rupture de la chaussée du chemin de fer (*embankment* ;

3° Les dommages que le pétitionnaire peut avoir soufferts en conséquence du changement de niveau de la rue Young.

Le savant conseil a déclaré qu'il ne niait pas l'existence du droit à une compensation pour les dommages résultant de ces diverses causes. La question pour ces griefs se réduira donc à savoir si l'indemnité accordée est suffisante. La sentence n'indiquant aucun montant en particulier, ce n'est que par l'examen de toute la preuve, sur ces divers griefs, qu'il est possible d'arriver à une conclusion sur la suffisance ou l'insuffisance du montant accordé.

L'enquête a pleinement justifié les allégations du pétitionnaire, quant aux diverses causes des dommages dont il se plaint, mais elles ne sont pas toutes reconnues en loi comme donnant droit à une indemnité.

Les questions de droit soulevées en cette cour ont été fréquemment débattues devant les cours en Angleterre, et la jurisprudence sur ces divers points est bien établie.

Si les précédents sont fondés sur une loi analogue à celle qui règle la question des dommages résultant de la construction des travaux publics dans ce pays, ils sont parfaitement applicables à la cause actuelle. Mais le savant conseil du pétitionnaire prétend que tel n'est pas le cas. La 31e Vic., (D.) c. 12, sur laquelle est fondée la présente réclamation, est, dit-il, beaucoup plus étendue que la loi anglaise ; elle ne contient pas, suivant lui, comme cette dernière, les mots "*injuriously affected*" du "*Lands Clauses Consolidation Act*," 8 et 9



Vic. c. 18 s. 68, qui ont tant de fois fait le sujet des décisions des plus hautes cours d'Angleterre.

Il en conclut que les dommages personnels et d'autres résultant de certains inconvénients de la construction d'un chemin de fer n'ont été restreints, par la jurisprudence anglaise, que par suite de l'insertion de ces mots "*injuriously affected*" qui, dit-il, ne se trouvent pas dans notre loi.

Cette assertion est elle correcte ?

Pour l'appuyer, le savant conseil a cité la sec. 34 de la 31 Vic., (D) c. 12 :

If any person or body corporate has any claim for property taken, or for alleged, direct or consequent damage to property arising from the construction, or connected with the execution of any public work, &c.

Cette partie de la section, qui est la seule qui puisse affecter la réclamation du pétitionnaire, n'a évidemment rapport qu'au dommage, soit direct, soit indirect (*consequent*) à la propriété et non à la personne ni aux affaires de l'exproprié.

La section 40 du même acte, qui indique aux Arbitres la règle à suivre dans leur estimation des dommages; est encore plus formelle et contient sinon les mêmes termes, du moins en substance, la même restriction que l'acte impérial Elle est ainsi conçue :

The Arbitrators, in estimating and awarding the amount to be paid to any claimant *for injury done to any land or property*, and in estimating the amount to be paid for lands taken by the Minister, under this Act, or taken by the proper authority under any former Act, shall estimate or assess the value thereof at the time when the injury complained of was occasioned, and not the value of the adjoining lands at the time of making their award.

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

1882

McPHERSON

v.  
THE QUEEN.Reasons  
for  
Judgment.

1882  
 MCPHERSON *Metropolitan Board of Works v. McCarthy*, (1) et chacune  
 v.  
 THE QUEEN. l'a invoquée dans la partie qu'il croyait favorable à ses  
 prétentions.

Reasons  
 for  
 Judgment.

En effet, cette cause a beaucoup de similitude avec la présente, il serait inutile d'en donner une analyse, elle est trop bien connue.

Les principes affirmés, dans l'argument, sont d'autant plus applicables à cette cause, qu'il y a plus de ressemblance dans la situation des propriétés faisant l'objet des réclamations en indemnité. Comme dans le cas de McCarthy, la propriété du pétitionnaire était, avant la construction des ouvrages dont il se plaint, accessible de deux manières ; par le hâvre d'Halifax dont elle est riveraine, et par la rue Young qui la borne au côté ouest, et qui servait de moyens de communication ordinaire pour arriver à la propriété du pétitionnaire ; mais à la différence du cas de McCarthy, qui avait accès à sa propriété par une rue et par un *dock*, ce n'est pas la communication par eau, mais l'accès par la rue Young que l'on a obstrué.

La construction de la chaussée du chemin de fer, dont l'élévation à cet endroit varie de deux pieds et demi à cinq pieds, le passage très fréquent des locomotives à cet endroit ont l'effet de rendre encore plus difficile et plus dangereux le transport du bois de construction par la rue Young et diminue si considérablement la facilité d'accès à son chantier, que le pétitionnaire a été en conséquence forcé d'abandonner la construction des vaisseaux.

Si, d'après les décisions rendues en pareilles matières, le pétitionnaire ne peut réclamer d'indemnité par rapport au dommage fait à son industrie, par le nouvel état de chose, il n'en est pas moins certain que sa propriété, à quelque destination qu'il pourra maintenant

(1) L. R. 7 H. L. 243.

l'employer, a considérablement diminuée de valeur réelle. Quoiqu'elle soit bien située pour la construction des quais, elle ne pourrait pas même être avantageusement exploitée de cette manière, à cause des difficultés de faire des transports par la rue Young.

La construction du canal (*drain*), fait pour l'écoulement des eaux accumulées par la chaussée du chemin de fer, a également l'effet de diminuer la valeur de cette propriété en y amenant une plus grande quantité d'eau que celle qui, auparavant, s'y écoulait naturellement.

Ce canal est aussi un obstacle aux constructions qui pourraient être plus tard érigées à cet endroit.

Toutes ces circonstances réunies sont-elles suffisantes pour justifier une demande en indemnité? Je le crois, d'après les principes qui forment la base de la décision dans la cause du *Metropolitan Board of Works vs. McCarthy* (1).

Lord Cairns résume ainsi les faits de cette cause, qui, comme je l'ai dit plus haut, ont beaucoup d'analogie avec la présente :

Now, my Lords, divesting the present case of the more precise description which I have read from the Case, it appears to me to amount to this:—The occupier or tenant of a house has got, in front of his house, two highways, the one highway being a road or a street, and the other, immediately beyond and abutting upon the road or the street, being a highway by water. The highway by water is taken away from him—the highway by land remains. It appears to me that it is impossible to doubt that the destruction of the highway by water, situate as I have described it, is otherwise than a permanent injury to the property in question, by whomsoever, or for whatsoever purpose, that property may be occupied.

The case appears to me to be extremely analagous to a case decided by the Court of Common Pleas before the present case, the case of *Beckett v. The Midland Railway Co.*, (2) in which there was, in front of the premises in question in that case, one single highway, the farther half, or the farther third portion of which was taken off and blocked up by the execution of the Defendant company's works. It was there held

(1) L. R. 7 H. L. 243.

(2) L. R. 3 C. P. 82.

1882

McPHERSON

v.

THE QUEEN.

Reasons  
for  
Judgment.

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

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

L'application de cette doctrine à la présente cause est évidente. La seule différence, c'est qu'au lieu de la communication par eau, c'est celle par la rue Young qui a été obstruée. D'après l'opinion de Lord Cairns, il est tout-à-fait indifférent que ce soit l'une ou l'autre, le dommage n'en est pas moins réel et permanent et la propriété, comme propriété indépendamment de l'industrie qui peut y être exercée, est diminuée de valeur. Lord Chelmsford dit, dans la même cause, (1) discutant la cause de *Ricket v. The Metropolitan Ry. Co.* (2) :

After adverting to the opinion of Chief Justice Erle in *Chamberlain's* case (3) which proceeded entirely upon the facts founded by the umpire, that the value of the houses was depreciated, because the highway was stopped up and the easy access which before existed to them was taken away, I observed (4) that the case must be classed with the preceding cases where the house or land of the person claiming compensation was itself injuriously affected.

Un peu plus loin, le noble Lord s'exprime ainsi sur les conséquences de l'obstruction à l'accès de la Tamise :

Now, it is stated as a fact in the special case here, that, by the access given by the dock to and from the river Thames, the Respondent's premises were rendered more valuable as premises to sell or to occupy with reference to the uses to which any owner might put them ; in other words, that the access to and from the Thames by means of the dock was a valuable appendage to the Respondent's premises ; and that, by the stopping up and destruction of the dock, the premises became and were permanently damaged and diminished in value. Is not this an injury and damage to the Respondent distinct from what would be sustained by the public generally, though probably shared in by other occupiers of premises in the neighborhood of the dock ? And what conclusion could fairly be drawn from the statement, but that the Respondent's house was injuriously affected ?

(1) L. R. 7 H. L. 257.

(3) 2 B & S. 617.

(2) L. R. 2 H. L. 175.

(4) L. R. 2 H. L. 191.

Comme il serait trop long de citer toutes les parties de ce jugement qui sont applicables à la présente cause, je réfère particulièrement à l'opinion de Lord O'Hagan, (1) où il discute la question de savoir si, pour avoir droit à une compensation, le dommage doit être causé aux constructions ou au fond même de la propriété (*structural damages*), me contentant de donner sa conclusion, qui est d'une application parfaite à la présente cause, car, dans le cas actuel, aucune partie du terrain du pétitionnaire n'a été prise pour la construction du chemin de fer. Il n'y a eu d'intervention directe avec sa propriété que par la construction du canal (*drain*), sans expropriation aucune du terrain dans lequel il a été construit. Cette conclusion est comme suit :

1882

MCPHERSON

v.

THE QUEEN.

Reasons

for

Judgment.

In my judgment, therefore, whilst an injury common in kind and in degree to the claimant and all the public, or merely personal to him, and not arising from the deterioration of the premises, or so remote as to be difficult or impossible of reasonable appreciation, may probably be held to form no claim to compensation, when, as here, the injury is particular, consists in the diminution of the value of a holding, is perfectly appreciable, and, in the particular case, has actually been appreciated to a considerable amount, I am strongly of opinion that it gives a clear title to compensation under the statute.

Appuyé sur ces autorités, je suis d'avis que les obstructions, causées par les travaux du chemin de fer en question, en rendent beaucoup plus difficile l'accès à la propriété du pétitionnaire, ainsi que la construction du canal, ont eu pour effet d'endommager, d'une manière permanente, la valeur de sa propriété, indépendamment de toute considération particulière concernant l'industrie que le pétitionnaire y exerçait.

Cette diminution de valeur a été estimée par plusieurs témoins dont l'évaluation varie de vingt à quarante-cinq par cent. Le pétitionnaire et quelques uns de ses témoins l'ont même estimée à la moitié de la valeur

(1) L. R. 7 H. L. 267.

1882  
 McPHERSON  
 v.  
 THE QUEEN.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

totale de la propriété, qui est de dix mille piastres. Je crois qu'en l'estimant au tiers de cette valeur, ce serait prendre une moyenne raisonnable, d'après les diverses évaluations faites par les témoins. C'est à cette estimation que je m'arrête et je porte, en conséquence, à la somme de trois mille trois cent trent-trois piastres la diminution de valeur réelle et permanente de la propriété du pétitionnaire.

Le pétitionnaire a seul fait l'évaluation des dommages causés à sa propriété, motivés par la rupture de la chaussée du chemin de fer. Il dit avoir fait un compte de ces dommages, mais il ne l'a pas produit. La responsabilité pour les dommages est admise par le savant conseil de la Couronne. Comme il n'y a pas d'autre preuve que celle faite par le pétitionnaire, je les porte à la somme de trois cents piastres, somme à laquelle il les a évalués.

Il est indubitable, d'après la preuve, que le pétitionnaire, qui, avant les travaux en question, exerçait d'une manière très profitable l'industrie de construction de vaisseaux, a été, en conséquence de ces travaux, forcé d'abandonner cette industrie. Les dommages qui lui en sont résultés sont certainement considérables ; mais, malheureusement, la jurisprudence ne m'autorise pas à venir à son secours. Les dommages causés à l'industrie ou au commerce exercé par un propriétaire dans sa propriété, n'étant pas, d'après l'interprétation admise et consacrée par la cause ci-dessus citée et plus spécialement par celle de *Ricket vs. The Metropolitan Railway Co.* (1), de ceux qui peuvent être compris dans le statut.

Dans cette dernière cause, où cette question est amplement discutée, la Chambre des Lords a adopté le principe que, le Lands Clause Act et Railway Clause Act ne donnaient pas le droit d'obtenir une indemnité

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

pour les dommages causés au commerce d'un hôtelier, en conséquence des obstructions dont il se plaignait. 1882

Ce principe est affirmé dans la cause ci-dessus citée, *Metropolitan Board of Works v. McCarthy* (1). Lord Penzance en parlant de la cause de *Beckett* et de quelques autres du même genre, s'exprime ainsi (2) :

1882  
THE QUEEN.  
v.  
McPHERSON  
—  
Reasons  
for  
Judgment.  
—

There is another rule, which is, I conceive, well settled in these cases, namely, that the damage or injury, which is to be the subject of compensation, must not be of a personal character, but must be a damage or injury to the "land" of the claimant considered independently of any particular trade that the claimant may have carried upon it. This was decided in *Reg v. Metropolitan Board of Works* (3).

Par une application de ce principe à la présente cause, je ne puis accorder au pétitionnaire les dommages, si certains et considérables qu'ils soient, qu'il a soufferts par suite de l'impossibilité, où il a été mis par la construction des travaux en question, de pouvoir continuer la construction des vaisseaux dans son chantier.

Il en est de même de sa réclamation pour l'augmentation des risques d'incendies causés par le passage des locomotives et de la difficulté d'obtenir des assureurs, si ce n'est à des taux très élevés.

La jurisprudence n'a pas, non plus, admis le droit à une compensation pour ces sortes de dommages, qu'elle considère comme ayant un caractère personnel et comme étant trop éloignés et indirects pour donner droit à une compensation.

*Appeal allowed.*

Solicitors for appellant : *Stewart, Chrysler & Gormully.*

Solicitors for respondent : *O'Connor & Hogg.*

(1) L. R. 7 H. L. 243.

(2) P. 262.

(3) L. R. 4 Q. B. 358.