

**Canadian National Railway Company***Appellant*

v.

**James Mark Clark, an infant by his father  
and next friend Mark Byron Clark***Respondent*

and

**The Attorney General for New Brunswick***Respondent*

and

**The Attorney General of Canada, the  
Attorney General of Quebec and Canadian  
Pacific Limited** *Interveners*INDEXED AS: CLARK v. CANADIAN NATIONAL  
RAILWAY CO.

File No.: 19299.

1987: May 8; 1988: December 15.

Present: Dickson C.J. and Beetz, McIntyre, Lamer,  
Wilson, Le Dain \* and L'Heureux-Dubé JJ.ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR  
NEW BRUNSWICK

*Constitutional law — Division of powers — Federal undertaking — Negligence — Child seriously injured by train — Action brought after limitation period provided for by federal act governing railways but within time allowed by provincial statute — Whether action statute barred — Whether federal limitation provision constitutionally valid or constitutionally applicable — Whether federal limitation provision conflicted with and rendered inoperative s. 18 of the provincial Limitation of Actions Act — Constitution Act, 1867, ss. 91(29), 92(10) — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 342(1) — Limitation of Actions Act, R.S.N.B. 1973, c. L-8, s. 18.*

Respondent, who was then two years old, was seriously injured when he was struck by a C.N. train after he had wandered onto unfenced C.N. lands and railway tracks. The accident was alleged to have been caused by the negligence of the appellant and its employees, and in particular by a breach of common law duty of care, as

\* Le Dain J. took no part in the judgment.

**Compagnie des chemins de fer nationaux du  
Canada** *Appelante*

c.

**a James Mark Clark, mineur représenté par  
son représentant «ad litem», son père, Mark  
Byron Clark** *Intimé*

et

**b Le procureur général du Nouveau-Brunswick**  
*Intimé*

et

**c Le procureur général du Canada, le procureur  
général du Québec et Canadien Pacifique  
Limitée** *Intervenants*RÉPERTORIÉ: CLARK c. COMPAGNIE DES CHEMINS DE  
FER NATIONAUX DU CANADA

N° du greffe: 19299.

1987: 8 mai; 1988: 15 décembre.

Présents: Le juge en chef Dickson et les juges Beetz,  
McIntyre, Lamer, Wilson, Le Dain \* et  
L'Heureux-Dubé.EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU  
NOUVEAU-BRUNSWICK

*Droit constitutionnel — Partage des pouvoirs — Entreprise fédérale — Négligence — Enfant grièvement blessé par un train — Action intentée après le délai de prescription prévu par une loi fédérale régissant les chemins de fer mais dans le délai accordé par une loi provinciale — L'action est-elle prescrite? — La disposition fédérale en matière de prescription est-elle, du point de vue constitutionnel, valide ou applicable? — La disposition fédérale en matière de prescription entre-t-elle en conflit avec l'art. 18 de la Loi sur la prescription provinciale ou le rend-elle inopérant? — Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(29), 92(10) — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 342(1) — Loi sur la prescription, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, art. 18.*

L'intimé, alors âgé de deux ans, a été grièvement blessé par un train alors qu'il s'était aventuré sur des terrains et des voies ferrées non clôturées appartenant au C.N. Il a allégué que l'accident avait été causé par la négligence de l'appelante et de ses employés et en particulier par la violation d'une obligation de diligence en

\* Le juge Le Dain n'a pas pris part au jugement.

well as breaches of provisions of the *Railway Act* and the Uniform Code of Operating Rules. The action was instituted more than three years after the cause of action arose. In its defence the appellant denied the allegations of negligence and pleaded in the alternative that the respondent's action was barred by the two-year limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act*. Respondent, however, argued that the applicable limitations of actions provision was s. 18 of the provincial *Limitations of Actions Act*, which would permit the action to be commenced within six years of the infant's attaining the age of majority. On an application for the determination before trial of a question of law, the Court of Queen's Bench held that the limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act* was not applicable to the respondent's action against the appellant. The Court of Appeal upheld that decision. At issue here is whether s. 342(1) is applicable as a matter of construction and constitutional validity. The constitutional questions queried (1) whether s. 342(1) of the *Railway Act* was constitutionally valid or constitutionally applicable to this action, and (2) if so, whether it conflicted with and rendered inoperative s. 18 of the provincial *Limitation of Actions Act*.

*Held*: The appeal should be dismissed. Section 342(1) is *ultra vires* to the extent that it purports to apply to an action for damages for personal injury arising under provincial law. It was not necessary to answer the second constitutional question.

The action was a common law action for negligence arising under provincial law despite reliance on statutory duties. As a matter of construction, s. 342(1) applies to infant plaintiffs, notwithstanding any benefit that they might have under provincial law, because no exception was made on their behalf by Parliament. The provincial legislature cannot make exceptions to federal legislation.

The word "operation" in s. 342(1) should be given its plain and ordinary meaning which would include the running of the cars. To make "operation" mean "coming into operation", and so restrict the limitation period to actions arising during the period of the coming into operation, would add words which were not there and introduce an element of ambiguity as to when construction ends and operation begins. The ambiguity, if any, was in the French version alone. Given the general nature of the language used, Parliament did not intend

*common law* ainsi que par des violations des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et du règlement d'exploitation uniformisé. L'action a été intentée plus de trois ans après la date où la cause d'action a pris naissance. Dans sa défense, l'appelante réfute les allégations de négligence et plaide subsidiairement que l'action de l'intimé ne pouvait être intentée en raison du délai de prescription de deux ans que prévoit le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Toutefois, l'intimé a soutenu que la disposition en matière de prescription qui s'applique est l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* provinciale, qui permettrait que l'action soit intentée dans un délai de six ans à compter de la date à laquelle le mineur atteint la majorité. En vertu d'une demande pour qu'une décision soit rendue avant l'instance sur une question de droit, la Cour du Banc de la Reine a conclu que le délai de prescription que prévoit le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait pas à l'action de l'intimé contre l'appelante. La Cour d'appel a confirmé cette décision. La question soulevée en l'espèce est de savoir si le par. 342(1) s'applique, comme question d'interprétation et de validité constitutionnelle. Les questions constitutionnelles sont de savoir (1) si le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* est, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce et (2) dans l'affirmative, s'il entre en conflit avec l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* provinciale ou le rend inopérant.

*Arrêt*: Le pourvoi est rejeté. Le paragraphe 342(1) est *ultra vires* dans la mesure où il vise à s'appliquer à une action en dommages-intérêts pour blessures fondée sur une loi provinciale. Il n'est pas nécessaire de répondre à la seconde question constitutionnelle.

Il s'agit d'une action en négligence fondée sur la *common law* qui découle d'un droit provincial malgré le fait qu'elle soit fondée sur des obligations prévues par la loi. Du point de vue de l'interprétation, le par. 342(1) s'applique aux demandeurs mineurs, nonobstant tout avantage que peut leur conférer une loi provinciale, parce que le Parlement n'a prévu aucune exception à leur égard. L'assemblée législative ne peut prévoir d'exceptions à la loi fédérale.

La définition de l'expression «mise en service» au par. 342(1) devrait avoir son sens complet et ordinaire qui comprend le fonctionnement des wagons. Pour que l'expression «*operation*» signifie «*coming into operation*» et ainsi limite le délai de prescription aux actions qui ont pris naissance au début de la mise en œuvre, il faut ajouter des mots qui n'y sont pas et introduire un élément d'ambiguïté en ce qui a trait au moment de la fin de construction et du début de la mise en service. L'ambiguïté, s'il y en a une, se trouvait uniquement dans

to protect railways from actions during the period of the coming into operation of the railway but not during the period of its continuing operation.

Properly construed, s. 342(1) was intended to bar an action such as the one at bar. The purpose of the provision was to protect the railways from lawsuits generally and it was law suits founded on negligence to which railways were most vulnerable. Nothing in s. 342(1) suggested that Parliament intended its scope to be so restricted.

However, s. 342(1) is *ultra vires* in so far as it applies to an action such as the present one. The New Brunswick legislature is constitutionally competent to legislate in respect of general limitation periods by virtue of s. 92(13) and (14) of the Constitution. Undertakings falling under federal legislative competence by virtue of s. 92(10) are not thereby removed from the ambit of provincial legislative competence, and are not entirely embraced by the legislative authority of Parliament. While section 342(1) of the *Railway Act* is plainly legislation in relation to railways, a limitation provision relating to an action for personal injury caused by a railway cannot be said to be an integral part of federal jurisdiction. The core federal responsibility regarding railways is to plan, establish, supervise and maintain the construction and operation of rail lines, railroad companies, and related operations. The establishment of general limitation periods which affect those injured by the negligence of the railway is not part of that core federal responsibility or of any penumbra sufficiently proximate to satisfy the "integral element" test.

Section 342(1) can be restricted to a constitutionally permissible scope. The limitations period provision can be read as applying solely to breaches of statutory causes of action validly created under the *Railway Act*. Although Parliament may not have intended to restrict the limitation provision to those causes of action specifically created by the statute, s. 342(1) is capable of bearing that restricted meaning. To confine s. 342(1) to validly enacted causes of action under valid federal legislation does not deprive the section of all real effect; it merely reduces its scope to what is constitutionally permitted.

la version française. Compte tenu de la nature générale des mots employés, le Parlement n'a pas eu l'intention de protéger les chemins de fer contre des actions pendant la période du début de la mise en service du chemin de fer mais non pendant la période de son exploitation continue.

Interprété comme il se doit, le par. 342(1) visait à empêcher une action comme celle-ci. L'objet de la disposition était la protection des chemins de fer contre les poursuites judiciaires en général et c'est à l'égard des poursuites fondées sur la négligence que les chemins de fer étaient les plus vulnérables. Rien dans le texte du par. 342(1) ne laisse entendre que le Parlement avait l'intention d'en limiter la portée.

Toutefois, le par. 342(1) est *ultra vires* quant à son application dans une action comme celle-ci. La législature du Nouveau-Brunswick est constitutionnellement compétente pour légiférer en matière de délais de prescription généraux, en application des par. 92(13) et (14) de la Constitution. Les entreprises qui relèvent de la compétence législative fédérale en vertu du par. 92(10) ne sont pas de ce fait soustraites à la compétence législative provinciale de même qu'elles ne sont pas entièrement régies par l'autorité législative du Parlement. Bien que le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* se rapporte clairement aux chemins de fer, on ne peut affirmer qu'une disposition concernant la prescription applicable à une action pour blessures causées par un train fait partie intégrante de la compétence fédérale. La responsabilité fédérale fondamentale en matière de chemins de fer est de planifier, d'établir, de superviser et de gérer la construction et l'exploitation de chemins de fer, de compagnies de chemin de fer et des opérations connexes. L'établissement de délais de prescription généraux qui touchent ceux qui sont blessés en raison de la négligence de l'entreprise de chemin de fer ne fait pas partie intégrante de cette responsabilité fédérale fondamentale ni n'en est assez proche pour répondre au principe «de la partie intégrante».

La portée du par. 342(1) peut être restreinte à des dimensions qui soient acceptables sur le plan constitutionnel. La disposition relative au délai de prescription peut être interprétée comme s'appliquant seulement aux violations des causes d'action validement créées par la *Loi sur les chemins de fer*. Bien que le Parlement ait pu avoir l'intention de ne pas restreindre la disposition sur la prescription aux causes d'action que la loi créait spécifiquement, il est possible de donner ce sens restreint au par. 342(1). Restreindre l'application du par. 342(1) aux causes d'action validement édictées en vertu d'une loi fédérale valide ne prive pas l'article de tout effet véritable; cela ne fait que restreindre sa portée à ce qui est acceptable sur le plan constitutionnel.

## Cases Cited

**Applied:** *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754; **considered:** *Levesque v. New Brunswick Railway Co.* (1889), 29 N.B.R. 588; *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115; **distinguished:** *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 S.C.R. 36; *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87; *McArthur v. Northern and Pacific Junction Railway Co.* (1890), 17 O.A.R. 86; *Paskivski v. Canadian Pacific Ltd.*, [1976] 1 S.C.R. 687; *R. v. Big M Drug Mart Ltd.*, [1985] 1 S.C.R. 295; **referred to:** *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205; *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 S.C.R. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 S.C.R. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466; *Canadian Northern Railway Co. v. Robinson*, [1911] A.C. 739, aff'g (1910), 43 S.C.R. 387; *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 S.C.R. 338; *Deputy Minister of Revenue v. Rainville*, [1980] 1 S.C.R. 35; *R. v. Popovic*, [1976] 2 S.C.R. 308; *Reference re The Farm Products Marketing Act*, [1957] S.C.R. 198; *Reference respecting the Agricultural Products Marketing Act*, [1978] 2 S.C.R. 1198; *Capital Cities Communications Inc. v. Canadian Radio-Television Commission*, [1978] 2 S.C.R. 141; *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654; *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 S.C.R. 749; *Canadian National Railway Co. v. Nor-Min Supplies Ltd.*, [1977] 1 S.C.R. 322; *Canadian Pacific Railway Co. v. Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367; *Madden v. Nelson and Fort Sheppard Railway Co.*, [1899] A.C. 626; *Canadian National Railway Co. v. Courtois*, [1988] 1 S.C.R. 868; *Alltrans Express Ltd. v. British Columbia (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 S.C.R. 897; *Attorney-General for Alberta and Winstanley v. Atlas Lumber Co.*, [1941] S.C.R. 87; *Cushing v. Dupuy* (1880), 5 App. Cas. 409.

## Statutes and Regulations Cited

*Canadian National Railways Act*, R.S.C. 1970, c. C-10, s. 18.  
*Constitution Act, 1867*, ss. 91(29), 92(10), (13), (14).  
*Employers' Liability Act*, R.S.M. 1913, c. 61, s. 12.  
*Limitation of Actions Act*, R.S.N.B. 1973, c. L-8, s. 18.  
*Lord's Day Act*, R.S.C. 1970, c. L-13, s. 4.  
*Manitoba Railway Act*, R.S.M. 1913, c. 168, s. 116.  
*Official Languages Act*, R.S.C. 1970, c. O-2, s. 8(2)(d).  
*Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 227, 336, 342(1).

## Jurisprudence

**Arrêt appliqué:** *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754; **arrêts examinés:** *Levesque v. New Brunswick Railway Co.* (1889), 29 N.B.R. 588; *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115; **distinction d'avec les arrêts:** *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 R.C.S. 36; *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87; *McArthur v. Northern and Pacific Junction Railway Co.* (1890), 17 O.A.R. 86; *Paskivski c. Canadien Pacifique Ltée*, [1976] 1 R.C.S. 687; *R. c. Big M Drug Mart Ltd.*, [1985] 1 R.C.S. 295; **arrêts mentionnés:** *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205; *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 R.C.S. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 R.C.S. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466; *Canadian Northern Railway Co. v. Robinson*, [1911] A.C. 739, conf. (1910), 43 R.C.S. 387; *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 R.C.S. 338; *Sous-ministre du Revenu c. Rainville*, [1980] 1 R.C.S. 35; *R. c. Popovic*, [1976] 2 R.C.S. 308; *Reference re The Farm Products Marketing Act*, [1957] R.C.S. 198; *Renvoi relativement à la Loi sur l'organisation du marché des produits agricoles*, [1978] 2 R.C.S. 1198; *Capital Cities Communications Inc. c. Conseil de la Radio-Télévision canadienne*, [1978] 2 R.C.S. 141; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654; *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 R.C.S. 749; *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Nor-Min Supplies Ltd.*, [1977] 1 R.C.S. 322; *Canadian Pacific Railway Co. v. Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367; *Madden v. Nelson and Fort Sheppard Railway Co.*, [1899] A.C. 626; *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Courtois*, [1988] 1 R.C.S. 868; *Alltrans Express Ltd. c. Colombie-Britannique (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 R.C.S. 897; *Attorney-General for Alberta and Winstanley v. Atlas Lumber Co.*, [1941] R.C.S. 87; *Cushing v. Dupuy* (1880), 5 App. Cas. 409.

## Lois et règlements cités

*Employers' Liability Act*, R.S.M. 1913, chap. 61, art. 12.  
*Loi constitutionnelle de 1867*, art. 91(29), 92(10), (13), (14).  
*Loi sur la prescription*, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, art. 18.  
*Loi sur le dimanche*, S.R.C. 1970, chap. L-13, art. 4.  
*Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 227, 336, 342(1).

*Rules of Court of New Brunswick*, s. 23.01.  
*Uniform Code of Operating Rules*.

APPEAL from a judgment of the New Brunswick Court of Appeal (1985), 62 N.B.R. (2d) 276, 17 D.L.R. (4th) 58, dismissing an appeal from a judgment of Dickson J. (1984), 50 N.B.R. (2d) 356, 5 D.L.R. (4th) 690, on a preliminary issue. Appeal dismissed.

*John J. Robinette, Q.C.*, and *Ronald Jackson*, for the appellant.

*E. Neil McKelvey, Q.C.*, *Ronald Ashfield*, and *Stephen J. Hutchison*, for the respondent James Mark Clark.

*Bruce Judah*, for the respondent the Attorney General for New Brunswick.

*R. P. Hynes* and *M. L. Basta*, for the intervener the Attorney General of Canada.

*Jean Bouchard*, for the intervener the Attorney General of Quebec.

*C. R. O. Munro, Q.C.*, and *James V. West*, for the intervener Canadian Pacific Limited.

The following is the judgment delivered by

THE COURT—The question raised by this appeal is whether the limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, is applicable, as a matter of construction and constitutional validity, to the action in negligence of the respondent infant against the appellant railway company for injury as a result of being struck by a train operated by the appellant, or whether the applicable limitation period is that provided by s. 18 of the *Limitation of Actions Act*, R.S.N.B. 1973, c. L-8.

The appeal is by leave of this Court from the judgment of the New Brunswick Court of Appeal (1985), 17 D.L.R. (4th) 58, dismissing an appeal

*Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada*, S.R.C. 1970, chap. C-10, art. 18.

*Loi sur les langues officielles*, S.R.C. 1970, chap. O-2, art. 8(2)d).

<sup>a</sup> *Manitoba Railway Act*, R.S.M. 1913, chap. 168, art. 116.

*Règlement d'exploitation uniformisé*.

*Règles de procédure du Nouveau-Brunswick*, art. 23.01.

<sup>b</sup> POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick (1985), 62 R.N.-B. (2<sup>e</sup>) 276, 17 D.L.R. (4th) 58, qui a rejeté un appel contre un jugement du juge Dickson (1984), 50 R.N.-B. (2<sup>e</sup>) 356, 5 D.L.R. (4th) 690, sur une <sup>c</sup> question préliminaire. Pourvoi rejeté.

*John J. Robinette, c.r.*, et *Ronald Jackson*, pour l'appelante.

<sup>d</sup> *E. Neil McKelvey, c.r.*, *Ronald Ashfield*, et *Stephen J. Hutchison*, pour l'intimé James Mark Clark.

<sup>e</sup> *Bruce Judah*, pour l'intimé le procureur général du Nouveau-Brunswick.

*R. P. Hynes* et *M. L. Basta*, pour l'intervenant le procureur général du Canada.

<sup>f</sup> *Jean Bouchard*, pour l'intervenant le procureur général du Québec.

*C. R. O. Munro, c.r.*, et *James V. West*, pour l'intervenante Canadien Pacifique Limitée.

<sup>g</sup> Version française du jugement rendu par

LA COUR—La question soulevée dans le présent pourvoi consiste à déterminer si, dans l'action en négligence intentée par le mineur intimé contre la compagnie de chemins de fer appelante à la suite des blessures qu'il a subies lorsqu'il a été heurté par un train mis en service par l'appelante, le délai de prescription applicable est le délai prévu au par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, du point de vue de l'interprétation et de la constitutionnalité, ou le délai de prescription prévu à l'art. 18 de la *Loi sur la prescription*, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8.

<sup>j</sup> Le pourvoi est interjeté sur autorisation de cette Cour contre l'arrêt de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick (1985), 17 D.L.R. (4th) 58, qui

from the judgment of Dickson J. of the Court of Queen's Bench (1984), 5 D.L.R. (4th) 690, which held, on an application for the determination before trial of a question of law, that the limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act* was not applicable to the respondent's action against the appellant. Before this Court, the Attorney General of Canada and Canadian Pacific Limited intervened in support of the appellant's contention that s. 342(1) is valid and applicable legislation. The Attorneys General for New Brunswick and Quebec intervened to support the respondent's claim that the section would not constitutionally bar the action.

## I

Statutory and Constitutional Provisions

The *Railway Act* provides as follows:

**342.** (1) All actions or suits for indemnity for any damages or injury sustained by reason of the construction or operation of the railway shall, and notwithstanding anything in any Special Act may, be commenced within two years next after the time when such supposed damage is sustained, or if there is continuation of damage, within two years next after the doing or committing of such damage ceases, and not afterwards.

The *Limitations of Actions Act* provides:

**18** Where a person entitled to bring an action is at the time the cause of action accrues an infant, mental defective, mental incompetent or of unsound mind, the period within which such action shall be brought shall be six years, or two years from the date when such person becomes of full age, or of sound mind, as the case may be, whichever is the longer.

**24** Nothing in this Act extends to any action where the time for bringing the action is by statute specially limited.

The *Constitution Act, 1867*, s. 91(29) assigns to Parliament exclusive legislative authority in relation to:

**91.** ...

29. Such Classes of Subjects as are expressly excepted in the Enumeration of the Classes of Subjects by

rejetait l'appel d'un jugement du juge Dickson de la Cour du Banc de la Reine (1984), 5 D.L.R. (4th) 690, qui avait conclu, sur une demande présentée pour obtenir une décision sur une question de droit avant l'instance, que le délai de prescription prévu au par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait pas à l'action de l'intimé contre l'appelante. Devant cette Cour, le procureur général du Canada et Canadien Pacifique Limitée sont intervenus à l'appui de l'argument de l'appelante selon lequel le par. 342(1) est une disposition législative valide et applicable. Les procureurs généraux du Nouveau-Brunswick et du Québec sont intervenus à l'appui de l'argument de l'intimé selon lequel l'article ne constituerait pas un obstacle constitutionnel à l'action.

## I

<sup>d</sup> Dispositions législatives et constitutionnelles

La *Loi sur les chemins de fer* prévoit:

**342.** (1) Toutes les actions ou poursuites en indemnité pour dommages ou torts subis du fait de la construction ou de la mise en service du chemin de fer doivent et, nonobstant les dispositions de toute loi spéciale, peuvent être intentées au cours des deux années qui suivent l'époque où les dommages présumés ont été subis, ou si les dommages se continuent, au cours des deux années qui suivent la date à laquelle ces dommages ont cessé, et non plus tard.

La *Loi sur la prescription* prévoit:

**18** Lorsqu'une personne ayant le droit d'intenter une action est mineure, déficiente mentale, incapable mentale ou privée de raison à la date où la cause d'action prend naissance, une telle action se prescrit par six ans, ou par deux ans à compter de la date à laquelle cette personne atteint sa majorité ou devient saine d'esprit, selon le cas, le plus long de ces deux délais étant pris en considération.

**24** Rien dans la présente loi ne s'étend à une action dont le délai de prescription est spécialement fixé par une loi.

<sup>i</sup> Le paragraphe 91(29) de la *Loi constitutionnelle de 1867* attribue au Parlement l'autorité législative exclusive sur:

**91.** ...

<sup>j</sup> 29. les catégories de sujets expressément exceptés dans l'énumération des catégories de sujets exclusive-

this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces.

In section 92(10), the following matters, *inter alia*, are excepted from provincial legislative competence:

92. ...

10. ...

- a. Lines of Steam or other Ships, Railways, Canals, Telegraphs, and other Works and Undertakings connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province;
- b. Lines of Steam Ships between the Province and any British or Foreign Country;
- c. Such Works as, although wholly situate within the Province, are before or after their Execution declared by the Parliament of Canada to be for the general Advantage of Canada or for the Advantage of Two or more of the Provinces.

The *Canadian National Railways Act*, R.S.C. 1970, c. C-10, s. 18, declares the railway or other transportation works in Canada of the C.N.R. to be works for the general advantage of Canada.

The following constitutional questions were stated for determination in this appeal:

1. Is section 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, constitutionally valid or constitutionally applicable to this action?
2. If section 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, is constitutionally valid and constitutionally applicable to this action, does it conflict with and render inoperative s. 18 of the *Limitation of Actions Act*, R.S.N.B. 1973, c. L-8?

## II

### Facts

The statement of claim alleges that on July 24, 1978, when he was two years of age, the respondent wandered on to the unfenced lands and railway tracks owned and maintained by the appellant and was struck by a train operated by the appellant, as a result of which the respondent suffered personal injuries which rendered him completely paraplegic and totally disabled. The respondent's statement of

ment assignés par la présente loi aux législatures des provinces.

Selon le par. 92(10), les sujets suivants sont exclus de la compétence législative provinciale:

92. ...

10. ...

- a) lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;
- b) lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger;
- c) les ouvrages qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés, par le Parlement du Canada, être à l'avantage général du Canada, ou à l'avantage de deux ou plusieurs provinces;

L'article 18 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada*, S.R.C. 1970, chap. C-10, déclare que les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport au Canada de la Compagnie des chemins de fer nationaux sont à l'avantage général du Canada.

Les questions constitutionnelles à trancher dans le présent pourvoi ont été formulées de la façon suivante:

1. Le paragraphe 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, est-il, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce?
2. Si le paragraphe 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2 est, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce, entre-t-il en conflit avec l'art. 18 de la *Loi sur la prescription*, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, ou le rend-il inopérant?

## II

### Les faits

Selon la déclaration, le 24 juillet 1978, l'intimé alors âgé de deux ans, s'est aventuré sur des terrains et des voies ferrées non clôturés appartenant à l'appelante et entretenus par elle et il a été heurté par un train mis en service par l'appelante. Cet accident a causé à l'intimé des blessures qui l'ont rendu paraplégique et totalement handicapé. L'intimé allègue dans sa déclaration que l'accident

claim alleges that the accident was caused by the negligence of the appellant and its employees. The particulars of the alleged negligence pleaded in the statement of claim include various allegations of breach of common law duty of care, as well as breaches of provisions of the *Railway Act* and the Uniform Code of Operating Rules specified by the Canadian Transport Commission pursuant to s. 227 of the *Railway Act*.

The respondent's action was instituted on September 1, 1981, more than three years after the cause of action arose. In its defence the appellant denies the allegations of negligence and pleads in the alternative that the respondent's action is barred by the two-year limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act*.

The respondent's position is that as a matter of construction and constitutional validity, s. 342(1) is not applicable to a common law action for negligence and, in any event, not applicable to an action by an infant, and that the applicable limitations of actions provision is s. 18 of the provincial *Limitation of Actions Act* which would permit the action to be commenced within six years of the date when the infant becomes of full age.

The appellant contends that not only is s. 342(1) valid federal legislation, as applied to the respondent's action, that prevails by the rule of paramountcy over s. 18 of the *Limitation of Actions Act*, but that in any event, the application of s. 18 is expressly excluded by s. 24 of the provincial Act.

### III

#### Judgments of the New Brunswick Courts

(a) *Court of Queen's Bench* ((1984), 50 N.B.R. (2d) 356, 5 D.L.R. (4th) 690)

The issue was brought before Dickson J. of the Court of Queen's Bench on an application, by agreement, under Rule 23.01 of the Rules of the Court for the determination before trial of a question of law raised in the pleadings. Dickson J. held that he was bound by the judgment of this Court in *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 S.C.R. 36, to find that s. 342(1) was

a été causé par la négligence de l'appelante et de ses employés. La négligence alléguée, selon la déclaration, comprend la violation d'une obligation de diligence en *common law* ainsi que des violations des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et du règlement d'exploitation uniformisé établi par la Commission canadienne des transports aux termes de l'art. 227 de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'action de l'intimé a été introduite le 1<sup>er</sup> septembre 1981, plus de trois ans après la date où la cause d'action a pris naissance. Dans sa défense, l'appelante réfute les allégations de négligence et plaide subsidiairement que l'action de l'intimé est prescrite en raison du délai de deux ans prévu par le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'intimé soutient que, du point de vue de l'interprétation et de la constitutionnalité, le par. 342(1) ne s'applique pas à une action fondée sur la négligence en *common law* et que, de toute façon, il ne s'applique pas à une action intentée par un mineur, parce que la disposition applicable en matière de prescription est l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* de la province, qui permettrait que l'action soit intentée dans les six ans de la date à laquelle le mineur atteint la majorité.

L'appelante soutient que non seulement le par. 342(1) est une disposition législative fédérale valide qui, appliquée à l'action de l'intimé, prévaut en vertu de la règle de la prépondérance sur l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* et que, de toute façon, l'application de l'art. 18 est expressément exclue par l'art. 24 de la loi provinciale.

### III

#### Jugements des tribunaux du Nouveau-Brunswick

a) *Cour du Banc de la Reine* ((1984), 50 R.N.-B. (2<sup>e</sup>) 356, 5 D.L.R. (4th) 690)

La question a été soumise au juge Dickson de la Cour du Banc de la Reine en vertu d'une demande conjointe aux termes de la règle 23.01 des Règles de procédure pour que soit décidée avant le procès une question de droit soulevée dans les plaidoiries. Le juge Dickson a conclu qu'il était lié par l'arrêt de cette Cour *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 R.C.S. 36, et qu'il devait



constitutionally applicable to an action for common law negligence. However, he also held that s. 342(1) did not bar the respondent's action, and following the judgment of the Nova Scotia Court of Appeal in *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87, held that it should be construed so as not to apply to the procedural law governing actions by infants, and that it did not displace the special limitation period for infants found in s. 18 of the *New Brunswick Limitation of Actions Act*. He further held that s. 24 of the Act did not have the effect of making s. 342(1) applicable because the word "statute" in s. 24 should be construed as referring to a statute of the provincial legislature and not to a statute of Parliament.

(b) *New Brunswick Court of Appeal* ((1985), 62 N.B.R. (2d) 276, 17 D.L.R. (4th) 58)

By a majority, the Court of Appeal dismissed the appeal. La Forest J.A. rejected the analysis offered by Dickson J., and held that the words of s. 342(1) are broad enough to encompass common law actions for negligence in the operation of a railway. There was no basis for making an exception for actions by or on behalf of infants. In La Forest J.A.'s view, it was necessary to confront the constitutional issue. He held that the judgment of this Court in *Pszenczy, supra*, was not binding because it was not a considered opinion of the Court on the constitutionality of s. 342(1). La Forest J.A. stated that federal undertakings must comply with provincial laws unless such laws interfere with their status or powers or discriminate against them. To sustain s. 342(1) as valid federal legislation, it had to be shown that it regulated an integral aspect of a railway undertaking. It is not enough that the legislation had an effect on the organization of the railway and the way it operates. La Forest J.A. suggested that s. 342(1) might apply to rights of action validly created by the *Railway Act*, but concluded that the limitation of actions for personal injury caused by a railway did not constitute an integral aspect of a federal matter and therefore s. 342(1) was

conclure que le par. 342(1) était constitutionnellement applicable à une action en *common law* fondée sur la négligence. Toutefois, il a également conclu que le par. 342(1) n'empêchait pas l'action de l'intimé et, suivant l'arrêt de la Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87, il a jugé que ce paragraphe devrait être interprété comme ne s'appliquant pas au droit en matière de procédure régissant les actions intentées par les mineurs et qu'il n'écartait pas le délai de prescription spécial prévu pour les mineurs à l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* du Nouveau-Brunswick. Il a en outre conclu que l'art. 24 de la Loi n'a pas pour effet de permettre l'application du par. 342(1) parce que le mot «loi» à l'art. 24 doit être interprété comme visant une loi de l'assemblée législative provinciale et non une loi du Parlement.

b) *Cour d'appel du Nouveau-Brunswick* ((1985), 62 R.N.-B. (2<sup>e</sup>) 276, 17 D.L.R. (4th) 58)

La Cour d'appel, à la majorité, a rejeté l'appel. Le juge La Forest a rejeté l'analyse du juge Dickson et a conclu que le libellé du par. 342(1) est assez général pour englober les actions en *common law* fondées sur la négligence dans la mise en service d'un chemin de fer. Rien ne justifiait une exception à l'égard des actions intentées par les mineurs ou pour leur compte. Selon le juge La Forest, il fallait trancher la question constitutionnelle. Il a conclu qu'il n'était pas lié par l'arrêt de cette Cour *Pszenczy*, précité, parce qu'il ne s'agissait pas d'une opinion motivée de la Cour sur la constitutionnalité du par. 342(1). Le juge La Forest a ensuite conclu que les entreprises fédérales doivent respecter les lois provinciales à moins que ces lois ne mettent en cause leur statut ou leurs pouvoirs ou ne fassent une distinction injuste au détriment de ces entreprises. Le paragraphe 342(1) serait une disposition législative fédérale valide s'il visait à régir une partie intégrante de l'entreprise de chemin de fer. Il ne suffit pas que la disposition législative ait un effet sur l'organisation du chemin de fer et sur son exploitation. Le juge La Forest a indiqué que le par. 342(1) pourrait s'appliquer aux droits d'action créés valablement par la *Loi sur les chemins de fer*,

*ultra vires* to the extent that it purported to apply to common law actions in negligence.

Hoyt J.A. agreed that s. 342(1) was *ultra vires* in so far as it purported to apply to an action in negligence at common law. He also agreed with the reasons of Dickson J. that s. 342(1) was procedural only and should not be interpreted as changing the general procedural law of the province relating to infants or as relieving the railway of the force of the quite separate protection given to an infant by the provincial Act.

Angers J.A., dissenting, felt constrained by the case law, in particular the decision of this Court in *Pszeniczny*, to uphold the constitutional validity of s. 342(1). He indicated, however, that if he were free to do so, he would have found that s. 342(1) did not apply to a common law action. He stated that he would have held that the true intent of Parliament with respect to the limitation period was to restrict its application to damages resulting from the construction or the coming into operation of the railway. Drawing on the French text of s. 342(1) which used the phrase "*de la construction ou de la mise en service du chemin de fer*", Angers J.A. held that Parliament never intended it to apply to a common law action for negligence arising out of the ongoing operation of the railway.

#### IV

##### Applicability of S. 342(1) to the Respondent's Action

Although the questions of construction and constitutional validity are obviously closely related, it is appropriate to consider first the questions of the proper characterization of the respondent's action and of the construction of s. 342(1) of the *Railway Act*.

mais a conclu que le délai de prescription d'actions intentées pour des blessures causées par un chemin de fer ne faisait pas partie intégrante d'une compétence fédérale et que, par conséquent, le par. 342(1) était *ultra vires* dans la mesure où il était censé s'appliquer à des actions en *common law* fondées sur la négligence.

Le juge Hoyt a convenu que le par. 342(1) était *ultra vires* dans la mesure où il était censé s'appliquer à une action en *common law* fondée sur la négligence. Il a également fait siens les motifs du juge Dickson selon lesquels le par. 342(1) avait un caractère strictement procédural et ne devrait pas être interprété comme modifiant le droit général en matière de procédure de la province relatif aux mineurs ou comme permettant aux chemins de fer de passer outre à la protection distincte accordée à un mineur par la loi provinciale.

Le juge Angers, dissident, s'estimait tenu par la jurisprudence, en particulier par l'arrêt de cette Cour *Pszeniczny*, de confirmer la validité constitutionnelle du par. 342(1). Toutefois, il a indiqué que, s'il avait été libre de le faire, il aurait conclu que le par. 342(1) ne s'appliquait pas à une action de *common law*. Il a dit qu'il aurait conclu que la véritable intention du Parlement en ce qui a trait au délai de prescription était de limiter son application aux dommages-intérêts résultant de la construction ou de la mise en service du chemin de fer. S'appuyant sur le texte français du par. 342(1) qui utilisait l'expression «de la construction ou de la mise en service du chemin de fer», le juge Angers a conclu que le Parlement n'avait jamais eu l'intention de l'appliquer à une action en *common law* fondée sur la négligence découlant de l'exploitation continue du chemin de fer.

#### IV

##### Application du par. 342(1) à l'action de l'intimé

Bien que les questions d'interprétation et de constitutionnalité soient de toute évidence intimement liées, il convient d'examiner tout d'abord les questions relatives à la juste qualification de l'action de l'intimé et à l'interprétation du par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*.

As already indicated, the respondent's action is for negligence consisting of both breaches of statutory duty under the *Railway Act* and breaches of a common law duty of care. Despite the reliance on statutory duties, the action remains a common law action for negligence: *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205. The respondent is asserting a common law right of action arising under provincial law and not a right of action created by the *Railway Act*, although liability may be affected by provisions of that Act.

(a) *Does Section 342(1) Apply to Infant Plaintiffs?*

In *Williams v. Canadian National Railway Co.*, *supra*, a case similar to the present one and relied upon here by the judge at first instance, MacKeigan C.J.N.S. indicated that, absent authority, he would have found s. 342(1) *ultra vires*. However, he considered himself to be bound by *Pszeniczny*, *supra*, and by a series of cases which have assumed the validity of the section: *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 S.C.R. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 S.C.R. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466.

However, MacKeigan C.J.N.S. went on to hold that s. 342(1) did not operate so as to deprive an infant of the benefit of a provincial law similar in terms to s. 18 of the *New Brunswick Limitation of Actions Act*. In MacKeigan C.J.N.S.'s view, s. 342(1) of the *Railway Act* was purely procedural and therefore should be construed so as to constitute a minimal interference with provincial procedural rules. While the federal enactment did reduce the time for commencement of an action from the six years provided in provincial legislation to two years, it did not relieve a railway of the quite separate and specific procedural protection afforded infants by the provincial act (at p. 99):

Comme il a déjà été indiqué, l'action de l'intimé porte sur la négligence constituée par la violation d'une obligation légale que prévoit la *Loi sur les chemins de fer* et par la violation d'une obligation de diligence en *common law*. Même si elle est fondée sur des obligations prévues par la loi, l'action demeure une action en négligence qui relève de la *common law*: *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205. L'intimé fait valoir un droit d'action fondé sur la *common law* qui découle du droit provincial et non un droit d'action créé par la *Loi sur les chemins de fer*, bien que la responsabilité puisse être touchée par les dispositions de cette loi.

a) *Le paragraphe 342(1) s'applique-t-il aux demandeurs mineurs?*

Dans l'arrêt *Williams v. Canadian National Railway Co.*, précité, qui est similaire à l'espèce et sur lequel s'est fondé le juge de première instance, le juge en chef de la Nouvelle-Écosse MacKeigan avait indiqué que n'eût été la doctrine et la jurisprudence, il aurait conclu que le par. 342(1) était *ultra vires*. Toutefois, il s'était considéré lié par l'arrêt *Pszeniczny*, précité, et par une série d'arrêts qui admettaient la validité de l'article: *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 R.C.S. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 R.C.S. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466.

Toutefois, le juge en chef MacKeigan a conclu ensuite que le par. 342(1) n'avait pas pour effet de priver un mineur de l'avantage que lui conférait une loi provinciale dont les termes sont similaires à ceux de l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* du Nouveau-Brunswick. Selon le juge en chef MacKeigan, le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* avait un caractère purement procédural et devait donc être interprété de manière à constituer un empiètement minimal sur les règles de procédure provinciales. Bien que le texte législatif fédéral réduise à deux ans le délai de six ans prévu dans la loi provinciale pour introduire une action, il ne permettait pas aux chemins de fer de passer outre à la protection distincte et précise en matière de procédure que la loi provinciale accordait aux mineurs (à la p. 99):

[Section 342] should not be construed as creating more than the minimum interference with provincial procedural rules governing an action against a railway than the language compels. All it does is reduce from six years to two years the limitation period for an action against a railway. It should not be gratuitously construed as also relieving the railway of the force of the quite separate protection given an infant by the provincial *Statute of Limitations*.

Section 342(1), which we assume to be valid federal legislation, changes the limitation period for a provincial action to one of two years. Section 3 of the statute [The Nova Scotia equivalent of s. 18 of the New Brunswick Act], a valid provincial Act, extends that period for an infant. We thus have here no conflict between a federal statute and a provincial statute and thus no paramount need for the federal to override the provincial.

We agree with La Forest J.A. in rejecting this interpretation of s. 342(1) and we would adopt his reasoning on this point (at pp. 286-87):

I find myself unable to agree with this reasoning. Subsection 342(1) provides that an action like the present must be commenced within two years. It makes no exception. Consequently, a provincial statute that purports to provide a longer period of limitation for such action, whether generally or in respect of certain persons or groups, inevitably conflicts with s. 342(1) and must be deemed to be inapplicable to matters covered by s. 342(1). This raises no question of legislative concurrency, as was argued before us. The two sections cannot live together in this way; they conflict. The federal statute says the maximum delay for bringing an action is two years. The provincial statute permits it to be brought within a longer period in the case of children.

It must be observed that s. 342(1), if valid, derives its validity from the fact that it deals with railways. Whatever inconveniences may result in the working and management of railways from delays in bringing actions against them, e.g. the necessity of preserving records of accidents and keeping employees and others available as witnesses, these inconveniences are the same whether an adult or an infant is involved. If Parliament had wished to provide for an extension of time for the benefit of children it would have done so . . . . It is for Parliament

[TRANUCTION] [L'article 342] ne devrait pas être interprété comme créant plus que l'empiétement minimal prévu dans son texte à l'égard des règles de procédure provinciales régissant une action contre un chemin de fer. Il ne fait que réduire de six ans à deux ans le délai de prescription d'une action contre un chemin de fer. Il ne devrait pas être interprété de façon gratuite comme permettant aux chemins de fer de passer outre à la protection tout à fait distincte accordée à un mineur par la *Loi sur la prescription* provinciale.

Le paragraphe 342(1), que nous présumons être un texte législatif fédéral valide, modifie le délai de prescription pour une action provinciale, le fixant à deux ans. L'article 3 de la loi [l'équivalent en Nouvelle-Écosse de l'art. 18 de la Loi du Nouveau-Brunswick], une loi provinciale valide, prévoit un délai plus long pour un mineur. Il n'y a donc en l'espèce aucun conflit entre une loi provinciale et une loi fédérale et donc aucun besoin prépondérant pour que le fédéral l'emporte sur le provincial.

Nous sommes d'accord avec le juge La Forest pour rejeter cette interprétation du par. 342(1) et nous faisons nôtre son raisonnement à ce sujet (aux pp. 286 et 287):

Je me vois dans l'impossibilité d'appuyer ce raisonnement. Le paragr. 342(1) prévoit qu'une action semblable à la présente espèce doit être introduite dans un délai de 2 ans. Il ne prévoit aucune exception. Par conséquent, une loi provinciale qui a pour but d'accorder un délai de prescription plus long pour une telle action, que cette loi ait une portée générale ou qu'elle vise certaines personnes ou groupes, entre inévitablement en conflit avec le paragr. 342(1) et on doit présumer qu'elle ne s'applique pas aux affaires visées par ce paragraphe. Cela n'entraîne pas de concomitance législative, ainsi qu'il a été prétendu au cours du procès. Les deux articles ne peuvent subsister côte à côte; ils entrent en conflit. La loi fédérale prévoit un délai maximal de 2 ans pour intenter une action. La loi provinciale accorde un délai plus long dans le cas des enfants.

Il convient de noter que le paragr. 342(1), s'il est valide, tire sa validité du fait qu'il porte sur les chemins de fer. Quels que soient les problèmes de fonctionnement et de gestion que peuvent amener les retards à introduire des actions contre les chemins de fer, par exemple la nécessité de conserver des dossiers sur les accidents et de s'assurer de la disponibilité des employés et d'autres personnes qui pourraient éventuellement témoigner, ces problèmes sont les mêmes, que la victime soit adulte ou mineure. Si le Parlement avait voulu prévoir une période

and not for the provincial legislature to make exceptions to federal legislation.

(b) *Does Section 342(1) Apply to the Daily Operation of Railways?*

There is a difference between the English and French versions of s. 342(1) relied upon by the respondent. The English version speaks of the "construction or operation of the railway" while the French speaks of "*la construction ou de la mise en service du chemin de fer*". Elsewhere in the statute, as Angers J.A. indicated in the Court of Appeal, the word "operate" is translated as "*exploiter*". Therefore, it is contended, the limitation period must apply only to actions arising from the time of construction or the coming into operation of the railway immediately following construction.

To give the word "operation" this narrow interpretation would be contrary both to authority and to the plain meaning of the words. It has been held in several cases that "operation" must bear its full and common sense meaning. In *Canadian Northern Railway Co. v. Robinson* (1910), 43 S.C.R. 387, the question arose whether an action for recovery of damages for injuries suffered because of the railway's failure to furnish reasonable and proper facilities for receiving, forwarding and delivery freight was barred by the limitation period in the *Railway Act*. The answer turned upon a determination of whether the railway's conduct fell within the scope of "operation of the railway". The majority held that the limitation period did not apply. However, the Court was clearly of the view that "operation" was not limited to the coming into operation of the railway. The Privy Council dismissed the appeal, [1911] A.C. 739, and Viscount Haldane stated that "operation seems to signify simply the process of working the railway as constructed" (p. 745). In *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 S.C.R. 338, the question was whether burning worn-out ties to keep the railway right-of-way free from combustible material came within the definition of "operation of the railway". The majority held that the burning of ties did come within the

de prescription plus longue à l'avantage des enfants, il l'aurait fait [...] Il appartient au Parlement, et non à la législature provinciale, de permettre qu'il y ait des exceptions aux lois fédérales.

b) *Le paragraphe 342(1) s'applique-t-il à l'exploitation quotidienne des chemins de fer?*

L'intimé s'est appuyé sur une différence entre les textes anglais et français du par. 342(1). Dans le texte anglais, il est question de "*construction or operation of the railway*" alors que dans le texte français il est question de "*la construction ou de la mise en service du chemin de fer*". Ailleurs dans la loi, comme l'a indiqué le juge Angers en Cour d'appel, le terme "*operate*" est traduit par le terme "*exploiter*". Par conséquent, on soutient que le délai de prescription ne doit s'appliquer qu'aux actions qui ont pris naissance au moment de la construction ou de la mise en service du chemin de fer immédiatement après sa construction.

Cette interprétation restrictive de l'expression «mise en service» serait contraire à la doctrine et à la jurisprudence ainsi qu'au sens clair des mots. On a jugé dans plusieurs affaires qu'il faut donner à «mise en service» son sens complet et ordinaire. Dans l'arrêt *Canadien Northern Railway Co. v. Robinson* (1910), 43 R.C.S. 387, relatif à une action en recouvrement de dommages-intérêts pour des blessures subies en raison du défaut du chemin de fer de fournir des installations raisonnables et appropriées pour recevoir, transmettre et livrer des marchandises, il fallait décider si l'action était irrecevable à cause du délai de prescription prévu dans la *Loi sur les chemins de fer*. Il fallait déterminer si la conduite de la compagnie de chemin de fer relevait de la «mise en service du chemin de fer». Les juges ont conclu à la majorité que le délai de prescription ne s'appliquait pas. Toutefois, la Cour était clairement d'avis que la «mise en service» ne se limitait pas au début de la mise en service du chemin de fer. Le Conseil privé a rejeté le pourvoi, [1911] A.C. 739, et le vicomte Haldane a dit que [TRADUCTION] «la mise en service paraît signifier simplement le processus d'exploitation du chemin de fer tel qu'il a été construit» (p. 745). Dans l'arrêt *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 R.C.S. 338, on s'était demandé si brûler des traverses usées pour

means of "operation". This Court considered the matter again in *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken, supra*, where the question arose whether breach of a street railway company's contract to carry a passenger safely came within the scope of "construction or operation of the railway" in s. 116 of *The Manitoba Railway Act*, R.S.M. 1913, c. 168, so as to make applicable a limitation period barring recovery. Anglin J. said, at p. 594: "If the running of the cars is not 'operation of the railway', I find it difficult to conceive what would be." He continued, at p. 595:

The primary rule of statutory construction is that, unless to do so would lead to absurdity, repugnancy or inconsistency with the rest of the statute the grammatical and ordinary sense of the words should prevail. The language of section 116 of the Manitoba Act is precise and unambiguous. No absurdity, repugnancy or inconsistency can arise from giving to it its natural and ordinary sense.

The decision in *Winnipeg Electric* was cited with approval by the Privy Council in *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble, supra*, where a similar construction was given the words "sustained by reason of the . . . railway" in a British Columbia limitations statute.

The plain and ordinary meaning of "operation" includes the running of the cars. To make "operation" mean "coming into operation" is patently to add words which are not there, and to introduce an element of ambiguity as to when construction ends and operation begins. In our view, the ambiguity, if any, is found in the French version alone. In the event of conflict between English and French versions, resort may be had to the true spirit, intent and meaning of the provision so as to construe the provision in a manner consistent with its objectives: *Official Languages Act*, R.S.C. 1970, c. O-2, s. 8(2)(d). The English version is, in our view,

dégager la voie ferrée de tout matériel combustible s'inscrivait dans la définition de la «mise en service du chemin de fer». Les juges ont conclu à la majorité que brûler les traverses s'inscrivait dans le cadre de la «mise en service». Cette Cour a examiné de nouveau la question dans l'arrêt *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken*, précité, où il fallait décider si la violation par une compagnie de tramway d'un contrat stipulant le transport, en toute sécurité, des passagers s'inscrivait dans le cadre [TRADUCTION] «de la construction ou de la mise en service du chemin de fer» à l'art. 116 de la *Manitoba Railway Act*, R.S.M. 1913, chap. 168, de manière à rendre applicable un délai de prescription empêchant le recouvrement. Le juge Anglin a dit (à la p. 594): [TRADUCTION] «Si le fonctionnement des wagons ne relève pas de «la mise en service du chemin de fer», je vois difficilement ce que pourrait comprendre cette expression.» Il a poursuivi (à la p. 595):

[TRADUCTION] La principale règle d'interprétation législative dit que, à moins qu'il n'entraîne une absurdité ou qu'il soit incompatible avec le reste de la loi, le sens grammatical et ordinaire des termes devrait prévaloir. Le texte de l'art. 116 de la Manitoba Act est précis et sans ambiguïté. Aucune absurdité ou incompatibilité ne peut en découler si on lui donne son sens naturel et ordinaire.

L'arrêt *Winnipeg Electric* a été cité et approuvé par le Conseil privé dans l'arrêt *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, précité, dans lequel une interprétation semblable a été donnée aux termes [TRADUCTION] «subis du fait du chemin de fer» dans une loi sur la prescription de la Colombie-Britannique.

Le sens clair et ordinaire de l'expression «mise en service» comprend le fonctionnement des wagons. Pour que «*operation*» signifie «*coming into operation*», il faut manifestement ajouter des mots qui n'y sont pas et introduire un élément d'ambiguïté quant au moment de la fin de la construction et du début de la mise en service. À notre avis, l'ambiguïté, s'il y en a une, se trouve uniquement dans la version française. Dans le cas d'un conflit entre les versions anglaise et française, on peut avoir recours à la version qui, selon l'esprit, l'intention et le sens véritables du texte, est compatible avec ses objets: *Loi sur les langues officielles*,

unambiguous, and in such a case that version should govern in preference to the version in the other language which would introduce imprecision and ambiguity: *Deputy Minister of Revenue v. Rainville*, [1980] 1 S.C.R. 35; *R. v. Popovic*, [1976] 2 S.C.R. 308. It seems highly implausible, given the general nature of the language used, that Parliament intended to protect railways from actions during the period of the coming into operation of the railway but not during the period of its continuing operation. For these reasons, we conclude that s. 342(1) cannot be said not to apply by reason of the definition of "operation".

(c) *Does Section 342(1) Apply to Common Law Negligence Actions?*

In his dissenting reasons in the Court of Appeal, Angers J.A. indicated that if he did not feel constrained by the decision in *Pszeniczny*, he would have found that s. 342(1) did not bar the plaintiff's action quite apart from the question of its constitutionality. He said, at pp. 299-300:

In any event, if it were within my power to find that s. 342(1) of the *Railway Act* does not apply here, it would not be on the basis of its unconstitutionality but on its application to a common law action. The cases to which I have referred extended the application of s. 342(1) to common law actions and declared it *intra vires* the Parliament. Those cases could have restricted the application of the limitation provision of the *Railway Act* solely to actions arising out of provisions of the *Railway Act*, as was done in *Skobel v. McDonald et al.* (1959), 19 D.L.R. (2d) 678 (B.C.S.C.), a case where a right of action provided by a statute was held subject to the limitation period of that statute; see also *Cairney v. MacQueen*, [1956] S.C.R. 555. In a case like the present, only rights of action arising out of the *Railway Act* would be limited by the *Railway Act*. Other actions such as an action based on negligence or any other action founded on a provincial statute would be governed, as far as limitations are concerned, by the provincial statute.

Both precedent and the purpose of the section suggest that s. 342(1) was intended to apply to

S.R.C. 1970, chap. O-2, al. 8(2)d). À notre avis, la version anglaise n'est pas ambiguë et, dans un tel cas, cette version doit prévaloir sur l'autre version qui introduirait une imprécision et une ambiguïté: *Sous-ministre du Revenu c. Rainville*, [1980] 1 R.C.S. 35; *R. c. Popovic*, [1976] 2 R.C.S. 308. Il semble très peu probable, compte tenu de la nature générale des mots employés, que le Parlement ait eu l'intention de protéger les chemins de fer contre des actions intentées pendant la période du début de la mise en service du chemin de fer mais non pendant la période de son exploitation continue. Pour ces motifs, nous concluons qu'on ne peut dire que le par. 342(1) ne s'applique pas en raison de la définition de «mise en service».

c) *Le paragraphe 342(1) s'applique-t-il aux actions en common law fondées sur la négligence?*

Dans ses motifs dissidents en Cour d'appel, le juge Angers a indiqué que, s'il ne s'était pas estimé lié par l'arrêt *Pszeniczny*, il aurait conclu que le par. 342(1) n'empêchait pas l'action du demandeur, mise à part la question de sa constitutionnalité. Il a dit (aux pp. 299 et 300):

Quoi qu'il en soit, si j'avais la compétence pour conclure que le paragr. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'applique pas en l'espèce, je ne me baserais pas sur son inconstitutionnalité, mais sur son applicabilité à une action en Common Law. Les causes que j'ai mentionnées ont affirmé que le paragr. 342(1) s'appliquait aux actions en Common Law et que le Parlement avait compétence pour l'édicter. Les jugements rendus dans ces causes auraient pu limiter l'application de la disposition relative à délai de prescription dans la *Loi sur les chemins de fer* aux actions prévues par des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, comme dans l'affaire *Skobel v. McDonald et al.* (1959), 19 D.L.R. (2d) 678 (B.C.S.C.). Dans cette cause, la cour a statué qu'un droit d'intenter une action conféré par une loi était assujéti au délai de prescription de cette loi; voir aussi *Cairney v. MacQueen*, [1956] S.C.R. 555. Dans une cause comme la présente, seuls les droits d'intenter une action conférés par la *Loi sur les chemins de fer* pourraient être limités par cette même loi. Toute autre action, que ce soit une action en négligence ou une action quelconque fondée sur une loi provinciale, serait régie, en ce qui a trait aux délais de prescription, par la loi provinciale.

La jurisprudence et l'objet de la disposition laissent entendre que le par. 342(1) était destiné à

common law negligence actions. With respect to precedent, *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.*, *supra*, and *Pszeniczny, supra*, were cases in which the limitation period in the Act was applied to common law actions for damages or injuries sustained by reason of negligence in the operation of a railway. The purpose of the provision would seem to be protection of railways from lawsuits generally. If the purpose of the section were to shelter railways from lawsuits, it was law suits founded on negligence to which railways were most vulnerable. There is nothing in the language of s. 342(1) to suggest Parliament intended its scope to be so restricted, and accordingly, we would conclude that, properly construed, s. 342(1) was intended to bar an action such as the respondent's.

## V

### The Constitutionality of S. 342(1)

Rights of action for damages for personal injury and the procedure relating thereto is a matter which, for constitutional purposes, falls within exclusive provincial legislative competence in relation to "Property and Civil Rights" (*Constitution Act, 1867*, s. 92(13)) and "Procedure in Civil Matters" (s. 92(14)). Parliament has exclusive legislative jurisdiction in relation to railways and works declared to be for the general advantage of Canada (ss. 91(29), 92(10)). Under which head of power does the prescription of the respondent's action fall? The case law does not present a crystal clear answer.

#### (a) *Case Law Dealing with the Constitutionality of the Railway Act's Special Limitation Period*

Two provincial courts of appeal considered the validity of the predecessor sections to s. 342(1) soon after Confederation. In *Levesque v. New Brunswick Railway Co.* (1889), 29 N.B.R. 588, the New Brunswick Court of Appeal held that Parliament had the exclusive right to legislate on the subject of railways. The limitation of actions

s'appliquer aux actions en *common law* fondées sur la négligence. En ce qui a trait à la jurisprudence, les arrêts *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.*; précité, et *Pszeniczny*, précité, étaient des arrêts dans lesquels le délai de prescription de la Loi s'appliquait aux actions de *common law* relatives à des dommages ou des blessures subis en raison de la négligence dans l'exploitation d'un chemin de fer. Il semble que l'objet de la disposition ait été la protection des chemins de fer contre les poursuites judiciaires en général. Si l'article avait pour but de protéger les chemins de fer contre les poursuites en justice, c'est à l'égard des poursuites fondées sur la négligence que les chemins de fer étaient les plus vulnérables. Rien dans le texte du par. 342(1) ne laisse entendre que le Parlement avait l'intention d'en limiter la portée de cette manière et, par conséquent, nous sommes d'avis de conclure que, interprété comme il se doit, le par. 342(1) visait à empêcher une action comme celle de l'intimé.

## V

### La constitutionnalité du par. 342(1)

Les droits d'action en dommages-intérêts pour blessures et la procédure qui s'y rattache sont des sujets qui, à des fins constitutionnelles, relèvent de la compétence législative exclusive de la province en matière de «propriété et droits civils» (*Loi constitutionnelle de 1867*, par. 92(13)) et de «procédure en matière civile» (par. 92(14)). Le Parlement a une compétence législative exclusive en ce qui a trait aux chemins de fer et aux ouvrages déclarés être à l'avantage général du Canada (par. 91(29), 92(10)). De quel pouvoir relève la prescription de l'action de l'intimé? La jurisprudence ne donne pas de réponse claire.

#### a) *Jurisprudence relative à la constitutionnalité du délai de prescription spécial de la Loi sur les chemins de fer*

Deux cours d'appel provinciales ont examiné la validité des articles qui ont précédé le par. 342(1) peu après la Confédération. Dans l'arrêt *Levesque v. New Brunswick Railway Co.* (1889), 29 N.B.R. 588, la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick a conclu que le Parlement avait le pouvoir exclusif de légiférer sur le sujet des chemins de fer. On a



for damages sustained by reason of the operation of the railway was held to be incidental to the federal power over railways, and the special limitation provision with respect to railways was held to be *intra vires* Parliament. Tuck J. stated, at p. 596:

When the Parliament of Canada has the right to legislate upon a given subject, they have the power to make such provisions relating to that subject, as may be necessary to enforce and carry into effect their legislation.

Procedure forms an essential part of laws dealing with railways, as it does with laws relating to insolvency. When the Parliament of Canada acquired the right to make laws to govern the defendants' railway, power was given by implication to interfere with property and civil rights in the Province, so far as a general law relating to this subject might affect them.

Similarly, King J. stated, at p. 604:

It was next contended by Mr. *Gregory* that the Act was *ultra vires* the Dominion Parliament, on the ground (as contended), that the passing a statute of limitations is not incidental to powers exercised in dealing with railway legislation. It was admitted that, where a right is conferred by an Act of Parliament, a limitation of the right of action in respect of it may be imposed; but it is contended that here the plaintiff's claim or right rests on a Provincial statute. But it seems to me that if the Dominion Parliament have the power to confer the right, or to take away the right altogether (as I think they must have when they acquire plenary powers of legislation under the terms of The British North America Act, as they have done in this case), they have the power to set bounds to the enforcement by action of the right. This is substantially a limiting of the right.

Allen J. agreed, holding that prescribing the time for bringing an action against the railway was (at p. 613) "incident to the right of the Dominion Parliament to legislate on the subject of railways".

The Ontario Court of Appeal had occasion to consider the same section in *McArthur v. Northern and Pacific Junction Railway Co.* (1890), 17 O.A.R. 86. The court divided evenly on the issue of the validity of the limitation provision in the

jugé que la prescription des actions pour dommages subis en raison de la mise en service du chemin de fer était accessoire au pouvoir fédéral en matière de chemins de fer et que la disposition sur la prescription spéciale en ce qui a trait aux chemins de fer était *intra vires* du Parlement. Le juge Tuck a dit (à la p. 596):

[TRADUCTION] Quand le Parlement du Canada a le droit de légiférer sur un sujet donné, il a le pouvoir d'établir les dispositions relatives à ce sujet qui peuvent être nécessaires pour appliquer et exécuter la loi.

La procédure est une partie essentielle des lois traitant des chemins de fer, comme des lois relatives à l'insolvabilité. Quand le Parlement du Canada a obtenu le droit d'adopter des lois régissant le chemin de fer de la défenderesse, il a obtenu implicitement le pouvoir de porter atteinte à la propriété et aux droits civils dans la province dans la mesure où une loi générale relative à ce sujet pourrait avoir un effet sur ceux-ci.

De même, le juge King a dit (à la p. 604):

[TRADUCTION] M. *Gregory* a ensuite soutenu que la loi était *ultra vires* du Parlement du Dominion, pour le motif que l'adoption d'une loi sur la prescription n'est pas accessoire au pouvoir exercé relativement à la législation sur les chemins de fer. On a admis que, quand un droit est conféré par une loi du Parlement, une restriction du droit d'action qui s'y rattache peut être imposée; mais on soutient qu'en l'espèce, la réclamation ou le droit du demandeur est fondé sur une loi provinciale. Toutefois, il me semble que si le Parlement du Dominion a le pouvoir de conférer le droit ou de le retirer (comme je crois qu'il le possède quand il acquiert un pouvoir législatif absolu aux termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, comme en l'espèce), il a le pouvoir d'établir les limites à l'application du droit au moyen d'une action. Il s'agit essentiellement d'une restriction du droit.

Le juge Allen a souscrit à cette opinion, en concluant que le fait de prescrire le délai pour intenter une action contre le chemin de fer était [TRADUCTION] «accessoire au droit du Parlement du Dominion de légiférer sur le sujet des chemins de fer» (à la p. 613).

La Cour d'appel de l'Ontario a eu l'occasion d'analyser le même article dans *McArthur v. Northern and Pacific Junction Railway Co.* (1890), 17 O.A.R. 86. La cour était divisée également sur la question de la validité de la disposition

*Railway Act*. Hagarty C.J.O. and Osler J.A. were of the view that the impugned section was *intra vires* Parliament. They emphasized the fact that the impugned section was a continuation of the pre-confederation legislation. Osler J.A. was of the opinion that the legislation was (at p. 125) "well within the competence of Parliament to pass in order to legislate generally and effectually on a subject within its exclusive powers, even though it may, to some extent, trench upon the subject of property and civil rights." Burton and MacLennan J.J.A. took a contrary view. Burton J.A. stated that s. 91 specifically listed instances where the federal government had power to deal with procedural matters, for example, bankruptcy and insolvency and maritime courts. He continued, at p. 114:

When therefore we find a Parliament whose powers do not extend to deal with property and civil rights, except in the instances specifically enumerated, it is difficult to suggest a reason for the validity of the exercise of the power in the present case.

In *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.*, *supra*, this Court faced the interpretive issue as to the scope of the section already discussed. The action was for breach of statutory duty and while no constitutional issue was raised, Duff J. did comment that (at p. 349) "as regards causes of action given by provincial law only, it appears to me that it would be arguable that a Dominion enactment relating only to procedure would be *ultra vires*."

The most significant authority on the constitutionality of s. 342(1) is *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny*, *supra*. The plaintiff, an employee of the defendant railway company, was injured while removing rails from one car to another with other employees. One of the rails slipped from the hands of another employee and crushed the plaintiff's foot. The plaintiff's action was based on the *Employers' Liability Act*, R.S.M. 1913, c. 61, which removed the defence of common employment and gave a right of action to a worker injured as a result of the negligence of a

en matière de prescription contenue dans la *Loi sur les chemins de fer*. Le juge en chef de l'Ontario Hagarty et le juge Osler étaient d'avis que l'article contesté était *intra vires* du Parlement. Ils ont souligné le fait que l'article contesté était une continuation de la législation antérieure à la Confédération. Le juge Osler était d'avis que la loi [TRADUCTION] «relevait bien de la compétence du Parlement pour légiférer d'une manière générale et efficace sur un sujet relevant de ses pouvoirs exclusifs, même s'il pouvait, dans une certaine mesure, empiéter sur le sujet de la propriété et des droits civils» (à la p. 125). Les juges Burton et MacLennan ont adopté une position contraire. Le juge Burton a dit que l'art. 91 prévoyait précisément les cas où le gouvernement fédéral avait le pouvoir de traiter de questions de procédure, par exemple, la faillite et l'insolvabilité et les tribunaux d'amirauté. Il a poursuivi (à la p. 114):

[TRADUCTION] Par conséquent, lorsque nous constatons que les pouvoirs du Parlement ne s'étendent pas à la propriété et aux droits civils, sauf dans les cas énumérés de façon précise, il est difficile de trouver un motif à l'appui de la validité de l'exercice du pouvoir en l'espèce.

Dans l'arrêt *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.*, précité, cette Cour a analysé la question d'interprétation relative à la portée de l'article déjà discuté. Il s'agissait d'une action fondée sur la violation d'une obligation légale et, bien qu'aucune question constitutionnelle n'ait été soulevée, le juge Duff a fait remarquer (à la p. 349) [TRADUCTION] «en ce qui a trait aux causes d'action prévues dans le droit provincial seulement, on pourrait soutenir qu'un texte législatif du Dominion portant uniquement sur la procédure est *ultra vires*».

L'arrêt le plus important sur la constitutionnalité du par. 342(1) est *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny*, précité. Le demandeur, un employé de la compagnie de chemin de fer défenderesse avait été blessé pendant qu'il transportait des rails d'un wagon à un autre avec d'autres employés. Un des rails a glissé des mains d'un autre employé et a écrasé le pied du demandeur. L'action du demandeur était fondée sur l'*Employers' Liability Act*, R.S.M. 1913, chap. 61, qui enlevait le moyen de défense de coemploi et accordait un droit d'action à un travailleur blessé par

fellow employee. The suit could not be called a common law action for negligence, but it was a right of action arising under provincial law, and to the extent that the special limitation period of the *Railway Act* was held to be applicable and *intra vires* the case is authority very relevant to the issues presented in the present case.

The Manitoba *Employers' Liability Act*, s. 12, provided that a suit for compensation had to be brought within two years of the accident causing the injury, while s. 306 of the *Railway Act*, the precursor of s. 342(1) in the current act, provided that a suit for damages against a railway had to be brought within one year. The action was brought with the two-year period, but more than one year after the date of the accident. The issue presented was which limitation period applied. As La Forest J.A. observed in the Court of Appeal, the report of the arguments in the Manitoba Court of Appeal and in this Court does not show that any constitutional issue was raised. However, in addressing the issues of construction, judges in both courts expressed certain assumptions of constitutional validity.

In the Manitoba Court of Appeal (1915), 25 D.L.R. 128, Howell C.J.M. held, citing *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, *supra*, that Parliament had legislative authority to regulate the rights of action of an employee of a federal railway against the employer for injury suffered in the course of his employment, and that it could validly prescribe a limitation period for such an action. Howell C.J.M. held, however, that Parliament did not intend in s. 306(1) to displace the limitation period prescribed by s. 12 of the Manitoba *Employers' Liability Act*. This was similar to the view taken in *Williams*, *supra*, and by Dickson J. in the case at bar. Perdue J.A. took a similar course. He made the following statement (at p. 132), reflecting a constitutional assumption in aid of interpretation:

suite de la négligence d'un coemployé. La poursuite ne pouvait être qualifiée d'action en *common law* fondée sur la négligence, mais il s'agissait d'un droit d'action découlant du droit provincial et, dans la mesure où le délai de prescription spécial que prévoit la *Loi sur les chemins de fer* a été jugé applicable et *intra vires*, il s'agit d'un précédent très pertinent en l'espèce.

L'article 12 de l'*Employers' Liability Act* du Manitoba prévoyait qu'une poursuite en indemnisation devait être intentée dans un délai de deux ans de l'accident qui avait causé la blessure, tandis que l'art. 306 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'article qui a précédé le par. 342(1) dans la loi actuelle, prévoyait qu'une poursuite en dommages-intérêts contre un chemin de fer devait être intentée dans un délai d'un an. L'action avait été intentée dans le délai de deux ans, mais plus d'un an après la date de l'accident. Il fallait déterminer quel délai de prescription s'appliquait. Comme le juge La Forest l'a fait remarquer en Cour d'appel, rien dans les arguments présentés en Cour d'appel du Manitoba et devant cette Cour n'indique pas que la question constitutionnelle a été soulevée. Toutefois, dans l'analyse des questions d'interprétation, les juges des deux tribunaux ont fait certaines hypothèses quant à la validité constitutionnelle.

En Cour d'appel du Manitoba (1915), 25 D.L.R. 128, le juge en chef Howell du Manitoba a conclu, citant l'arrêt *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, *supra*, que le Parlement avait la compétence législative pour régler les droits d'action d'un employé d'un chemin de fer fédéral contre l'employeur pour des blessures subies dans le cadre de son emploi et qu'il pouvait valablement prévoir un délai de prescription à l'égard d'une telle action. Toutefois, le juge Howell a conclu que le Parlement n'avait pas l'intention dans le par. 306(1) d'écarter le délai de prescription prévu à l'art. 12 de l'*Employers' Liability Act* du Manitoba. C'est le point de vue retenu dans l'arrêt *Williams*, précité, et par le juge Dickson en l'espèce. Le juge Perdue a adopté une position semblable. Il a fait la déclaration suivante (à la p. 132), qui indique que, dans son interprétation, il présumait la constitutionnalité:

A company incorporated by Dominion statute and subject to the provisions of the Railway Act remains, apart from matters purely of railway legislation, subject to the jurisdiction of the provincial legislature: *C.P.R. v. Notre Dame du Beausecours* [sic], [1899] A.C. 372. It cannot now be questioned that the Employers' Liability Act of this province applies to a railway company operating a railway in the province. If parliament had intended to pass an enactment limiting the time for bringing any suit for damages against a railway company (assuming that it has the power to pass such a law), one would think that in so seriously invading the field of property and civil rights, it would have made its intention clear and unmistakable. I think that the several clauses of sec. 306, grouped together as they now are in the same sec., shew that there was no intention to amend or limit the provisions of the provincial Act.

Thus the issue before this Court in *Pszeniczny* was whether s. 306(1) applied to a cause of action arising under provincial law. While that was presented as a question of construction, the Court made certain assumptions of constitutional authority in coming to a conclusion as to the correct interpretation of s. 306(1). In other words, the Court would not construe the section in a way which would, in its view, be unconstitutional. The majority were of the view that the section applied. Fitzpatrick C.J. said, at p. 40:

Assuming, as I think we must, that it was competent to the Dominion Parliament to pass this legislation I am satisfied that the language of paragraph 1 is sufficiently comprehensive to include all claims for damages, whether they arise at common law or under a statute.

Davies J. felt bound to agree by virtue of the majority decision in *Greer, supra*, although he had dissented in that case. Anglin J. (with whom Brodeur J. concurred) gave the fullest consideration of any member of the court to the constitutional issue, at p. 47:

[TRADUCTION] Une compagnie constituée par une loi du Dominion et assujettie aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer demeure, mises à part les questions qui relèvent purement de la législation sur les chemins de fer, assujettie à la compétence de l'assemblée législative provinciale: *C.P.R. v. Notre-Dame du Bonsecours*, [1899] A.C. 372. On ne peut maintenant remettre en question le fait que l'*Employers' Liability Act* de cette province s'applique à une compagnie qui exploite un chemin de fer dans la province. Si le Parlement avait eu l'intention d'adopter un texte législatif limitant le délai pour intenter une poursuite en dommages-intérêts contre une compagnie de chemin de fer (à supposer qu'il ait le pouvoir d'adopter une telle loi), on serait autorisé à penser que, pour un empiétement aussi grave sur le domaine de la propriété et des droits civils, il aurait énoncé son intention clairement et sans laisser aucun doute sur ce point. Je suis d'avis que les diverses clauses de l'art. 306, réunies comme elles le sont maintenant dans le même article, démontrent qu'il n'y avait aucune intention de modifier ou de limiter les dispositions de la loi provinciale.

Par conséquent, cette Cour devait décider dans l'arrêt *Pszeniczny* si le par. 306(1) s'appliquait à une cause d'action découlant d'une loi provinciale. Bien que cela ait été présenté comme une question d'interprétation, la Cour a formulé certaines hypothèses relatives à la compétence constitutionnelle pour arriver à une conclusion quant à la juste interprétation du par. 306(1). En d'autres termes, la Cour n'interpréterait pas l'article d'une manière qui, à son avis, le rendait inconstitutionnel. Les juges de la majorité étaient d'avis que l'article s'appliquait. Le juge en chef Fitzpatrick a dit (à la p. 40):

[TRADUCTION] En présumant, comme nous le devrions à mon avis, que le Parlement du Dominion était compétent pour adopter cette loi, je suis convaincu que le texte du par. 1 est suffisamment général pour comprendre toutes les réclamations en dommages-intérêts, qu'elles découlent de la *common law* ou d'une loi.

Le juge Davies a estimé qu'il était tenu de souscrire à cette opinion en vertu de la décision de la majorité dans l'arrêt *Greer*, précité, bien qu'il fût dissident dans cette affaire. De tous les membres de la Cour, le juge Anglin (avec l'appui du juge Brodeur) est celui qui a fait l'examen le plus complet de la question constitutionnelle (à la p. 47):

If this "law is truly ancillary to railway legislation," although it should deal with and affect civil rights in the province and should overlap provincial legislation, it is *intra vires* and must prevail in cases which fall within its scope. *Grand Trunk Railway Co. v. Attorney-General for Canada*, [1907] A.C. 65. Many reasons may be surmised why Parliament should consider it advisable, if not necessary, for the efficient and satisfactory working and management of their undertakings, that railway companies should be relieved from the necessity of preserving records of accidents and keeping available as witnesses for more than a year employees and other persons who may be in a position to give evidence as to them. With the merits of such a policy we are not concerned. So long as Parliament has not, under the guise of railway legislation, enacted what is not such but is truly legislation as to civil rights, its authority may not be questioned.

Idington J. would have distinguished *Greer* and held the limitation section of the *Railway Act* inapplicable to the case before him (pp. 43-44):

It is conceivable that a burning of refuse including old tires on the track was rendered imperative by that section.

If that view is accepted, though it was not mine, then the company acting under the paramount authority of the "Railway Act" and discharging a duty created thereby could not be held bound by any Act of the legislature in conflict therewith and, as a corollary thereto, the applicability of the limitation of action in section 306 of the "Railway Act" may be arguable.

There is nothing of that sort in this case.

It cannot be pretended, at least so far it has not been since the legislation questioned in, and the decisions in the case of *In re Railway Act of 1904*, 36 Can. S.C.R. 136, and the same case under the name of *Grand Trunk Railway Company v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65, that the "Employers' Liability Act" or similar legislation does not bind the railway companies.

Since *Pszeniczny*, the constitutionality of the special limitation period found in the *Railway Act* seems to have been assumed, perhaps because of the judicial statements just quoted. In *Williams v. Canadian National Railway Co.*, *supra*, the

[TRADUCTION] Si cette «loi est vraiment accessoire à la loi sur les chemins de fer», bien qu'elle doive traiter des droits civils dans la province et avoir un effet sur ceux-ci, et doive ainsi chevaucher la loi provinciale, elle est *intra vires* et doit prévaloir dans les cas qui relèvent de sa portée. *Grand Trunk Railway Co. v. Attorney-General for Canada*, [1907] A.C. 65. Plusieurs hypothèses peuvent être avancées quant aux raisons qui ont poussé le Parlement à décider qu'il était souhaitable, sinon nécessaire, pour une gestion et un fonctionnement efficaces et satisfaisants de leurs exploitations, que les compagnies de chemin de fer ne soient pas forcées de conserver des dossiers des accidents et de s'assurer de la disponibilité des employés ou d'autres personnes qui pourraient être en mesure de témoigner à leur sujet. Nous ne nous préoccupons pas du bien-fondé d'une telle politique. Dans la mesure où le Parlement n'a pas, sous l'apparence d'une loi sur les chemins de fer, adopté ce qui est vraiment une loi portant sur les droits civils, son pouvoir ne peut pas être mis en doute.

Le juge Idington aurait fait une distinction avec l'arrêt *Greer* et aurait conclu que l'article sur la prescription de la *Loi sur les chemins de fer* était inapplicable dans l'affaire qui lui avait été présentée (pp. 43 et 44):

[TRADUCTION] On peut concevoir que le fait de brûler des déchets sur la voie y compris des vieilles traverses était rendu obligatoire par cet article.

Si cette opinion était admise, bien que ce ne soit pas la mienne, alors la compagnie agissant en vertu du pouvoir prépondérant de la Loi sur les chemins de fer et exécutant une obligation créée par cette loi ne pourrait être considérée comme liée par une loi de l'assemblée législative en conflit avec celle-ci et, en corollaire, on pourrait soutenir que la prescription de l'action prévue à l'art. 306 de la Loi sur les chemins de fer est applicable.

Il n'y a rien de ce genre en l'espèce.

On ne peut prétendre, du moins dans la mesure où on ne l'a pas fait depuis que la loi a été contestée dans *In re Railway Act of 1904*, 36 Can. R.C.S. 136 et, sous l'intitulé *Grand Trunk Railway Company v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65, que l'«Employers' Liability Act» ou une loi semblable ne lie pas les compagnies de chemin de fer.

Depuis l'arrêt *Pszeniczny*, la constitutionnalité du délai de prescription spécial que prévoit la *Loi sur les chemins de fer* semble avoir été présumée, sans doute en raison des déclarations judiciaires qui viennent d'être citées. Dans l'arrêt *Williams v.*

Appeal Division of the Nova Scotia Supreme Court considered itself bound by *Pszeniczny*, although MacKeigan C.J. indicated, at p. 89, that he would have decided *Williams* differently if he were not bound by authority:

Without benefit of authority, I would have considered s. 342(1) *ultra vires* as an unwarranted intrusion into the administration of justice, as an improper restriction of a common law right of action and as a trespass on "property and civil rights" reserved to the Province, a trespass not justified by Parliament's right to legislate as to railways. I must agree with Chief Justice Cowan, however, that high authority binding on us has held the section *intra vires*.

In the present case, two judges of the New Brunswick Court of Appeal, La Forest and Hoyt J.J.A. found that *Pszeniczny* was not a "considered opinion" of the Supreme Court of Canada on the point, and therefore not a binding authority. As La Forest J.A. pointed out, the constitutional issue does not appear to have been argued in *Pszeniczny* and the validity of the provision now impugned was in that case assumed.

In this Court, the characterization of the manner in which the Court dealt with the issue some seventy years ago is, of course, not determinative. It remains, however, that the Court would be less willing to interfere with a decision arrived at after full argument and deliberation, and it can hardly be said that the point at issue here received such treatment in *Pszeniczny*, nor are the other authorities on the point which have been discussed particularly compelling.

### (b) *Changing Circumstances*

La Forest J.A. expressed the view that the changing circumstances in relation to railways and their significance called for a fresh look at the constitutional issue raised. La Forest J.A. made particular reference to *Paskivski v. Canadian Pacific Ltd.*, [1976] 1 S.C.R. 687, where the Court

*Canadian National Railway Co.*, précité, la Division d'appel de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse s'est estimée liée par l'arrêt *Pszeniczny*, mais le juge en chef MacKeigan a indiqué qu'il aurait jugé l'arrêt *Williams* d'une manière différente s'il n'avait pas été lié par la doctrine et la jurisprudence (à la p. 89):

[TRADUCTION] N'eût été la doctrine et la jurisprudence, j'aurais considéré que le par. 342(1) était *ultra vires* parce qu'il constituait une intrusion injustifiée dans l'administration de la justice, une restriction inappropriée d'un droit d'action de *common law* et un empiètement sur «la propriété et les droits civils», matière réservée à la province, qui n'est pas justifié par le droit du Parlement de légiférer en matière de chemins de fer. Toutefois, je dois souscrire à l'opinion du juge en chef Cowan qu'une doctrine et une jurisprudence importantes qui nous lient ont conclu que l'article était *intra vires*.

En l'espèce, deux juges de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick, les juges La Forest et Hoyt ont conclu que l'arrêt *Pszeniczny* n'était pas une «opinion motivée» de la Cour suprême du Canada sur ce point et par conséquent ne constituait pas un arrêt ayant force obligatoire à ce sujet. Comme le juge La Forest l'a souligné, la question constitutionnelle ne paraît pas avoir été soulevée dans l'arrêt *Pszeniczny* et la validité de la disposition qui est maintenant contestée avait été présumée dans cet arrêt.

Devant cette Cour, la caractérisation de la manière dont la Cour a analysé la question il y a environ soixante-dix ans, n'est évidemment pas déterminante. Cependant, la Cour ne serait pas vraiment disposée à s'immiscer dans une décision qui aurait été rendue après une argumentation et une délibération complètes. Toutefois, on peut difficilement dire que le point soulevé en l'espèce a reçu un tel traitement dans l'arrêt *Pszeniczny* ou que les autres décisions précitées sur ce point ont une force particulièrement convaincante.

### b) *L'évolution des circonstances*

Le juge La Forest de la Cour d'appel a exprimé l'avis qu'il fallait aborder la question constitutionnelle sous un nouveau jour compte tenu de l'évolution de la situation et de l'importance des entreprises de chemins de fer. Le juge La Forest a particulièrement insisté sur l'arrêt *Paskivski c.*

considered the duty of a railway company to users of public crossings. Doubt is said to have been cast on the validity of the early railway cases in light of changing circumstances (at p. 708):

The *McKay* case was decided over seventy years ago, when Canada was, to quote Sedgewick J. in that case, "a young and only partially developed territory". Davies J. in the same case expressed concern that railway development not be impeded. The past seventy years have wrought many changes within Canada and today one might perhaps be inclined to question the relevance and validity of a rule of law which limits the common law duty of care of a railway to the special case or the exceptional case, particularly if those words are to receive a strict or narrow construction. It may well be that the interests of a young and undeveloped nation are best served by a minimum of impediment to industrial growth and economic expansion but in a more developed and populous nation this attitude of *laissez faire* may have to yield to accommodate the legitimate concern of society for other vital interests such as the safety and welfare of children.

Laskin C.J. agreed with these comments and continued, at pp. 689-90:

To them I would add, in emphasis of what he has said on the point, that I am unable to appreciate why railway companies, in the conduct of their transportation operations, are today entitled to the benefit of a special rule, more favourable to them, by which their common law liability is to be gauged. When all allowances are made for the force and legal effect of the rules and regulations of the regulatory agency, the Canadian Transport Commission, to which railway companies are subject, and when the question of their liability turns on the common law of negligence as is the case here, they cannot claim to be judged by any different standards than those that apply to other persons or entities charged with liability for negligence.

*Canadien Pacifique Ltée*, [1976] 1 R.C.S. 687, dans lequel la Cour a examiné l'obligation d'une compagnie de chemin de fer à l'égard des usagers des passages à niveau. On a fait état d'un doute  
a quant à la validité des premières décisions rendues en matière d'entreprises de chemin de fer compte tenu des changements de circonstances (à la p. 708):

La décision dans l'affaire *McKay* a été rendue il y a plus de soixante-dix ans, soit à l'époque où le Canada n'était, pour employer les mots du juge Sedgewick dans cette affaire-là, [TRADUCTION] «qu'un territoire jeune et partiellement développé». Dans cette même affaire, le  
c juge Davies s'est préoccupé du fait que l'extension du réseau ferroviaire ne devait pas être gênée. Le Canada a beaucoup changé au cours des derniers soixante-dix ans et l'on pourrait être enclin aujourd'hui à mettre en doute la pertinence et la validité de la règle de droit qui  
d restreint aux situations spéciales ou exceptionnelles l'obligation de prendre des précautions que le droit commun impose à une compagnie ferroviaire, surtout si ces mots doivent être interprétés rigoureusement ou restrictivement. Il se peut que les intérêts d'une jeune  
e nation en voie de développement soient mieux servis en réduisant les obstacles à la croissance industrielle et à l'expansion économique, mais au sein d'une nation plus développée et peuplée, ce laisser-aller doit céder le pas à l'intérêt légitime qu'entretient la société à l'égard  
f d'autres préoccupations fondamentales telles que la sécurité et le bien-être des enfants.

Le juge en chef Laskin s'est dit d'accord avec ces remarques et a poursuivi (aux pp. 689 et 690):

À ceux-ci je désire ajouter, afin de mettre en relief les propos qu'il a tenus sur cette question, que je ne puis comprendre pourquoi les compagnies ferroviaires, dans la gestion de leurs opérations de transport, jouissent  
h aujourd'hui d'une règle spéciale qui leur est plus favorable et selon laquelle nous devons déterminer leur responsabilité civile. Lorsque l'on tient compte de l'application et de la portée des règlements émanant de l'organisme de contrôle, la Commission canadienne des transports, à  
i laquelle les compagnies de chemin de fer sont assujetties, et lorsque la question de la responsabilité de celles-ci entraîne l'application du droit commun relatif à la négligence, comme c'est le cas en l'espèce, ces compagnies ne peuvent prétendre être jugées selon les critères  
j différents de ceux qui s'appliquent aux autres personnes ou aux autres entités dont la responsabilité est retenue pour cause de négligence.

These comments, of course, were made in the *Paskivski* case in relation to a rule of common law, whereas the issue before us is one of constitutional validity. In *R. v. Big M Drug Mart Ltd.*, [1985] 1 S.C.R. 295, a case decided after the New Brunswick Court of Appeal rendered judgment in the case at bar, the issue was the validity of the *Lord's Day Act*, R.S.C. 1970, c. L-13, s. 4, under the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. One submission in the case was the purpose of legislation may shift or be transformed over time by changing circumstances. The Court unanimously rejected such a doctrine (at pp. 334-35):

First, there are the practical difficulties. No legislation would be safe from a revised judicial assessment of purpose. Laws assumed valid on the basis of persuasive and powerful authority could, at any time, be struck down as invalid. Not only would this create uncertainty in the law, but it would encourage re-litigation of the same issues and, it could be argued, provide the courts with a means by which to arrive at a result dictated by other than legal considerations. It could effectively end the doctrine of *stare decisis* in division of power cases.

Furthermore, the theory of a shifting purpose stands in stark contrast to fundamental notions developed in our law concerning the nature of "Parliamentary intention". Purpose is a function of the intent of those who drafted and enacted the legislation at the time, and not of any shifting variable.

In the absence of an amendment to the constitution itself, legislation, if once constitutionally valid, does not with time and changing circumstances shift its purpose so as to become constitutionally invalid. The purpose of legislation cannot logically be said to alter with the passage of time and changing circumstances. However, as was pointed out in *R. v. Big M Drug Mart Ltd.* in the passage immediately following that just quoted, the scope of a given legislative power and the classification of legislation for constitutional purposes does evolve over time:

As Laskin C.J. has suggested in *R. v. Zelensky*, [1978] 2 S.C.R. 940, at p. 951, "new appreciations" and

Évidemment, ces remarques faites dans l'arrêt *Paskivski* portaient sur une règle de *common law* alors qu'en l'espèce le litige porte sur la validité constitutionnelle d'une disposition législative. Dans l'arrêt *R. c. Big M Drug Mart Ltd.*, [1985] 1 R.C.S. 295, qui a été rendu après le jugement de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick en l'espèce, le litige portait sur la validité de la *Loi sur le dimanche*, S.R.C. 1970, chap. L-13, art. 4, en regard de la *Charte canadienne des droits et libertés*. Selon un des arguments présentés dans cette affaire, l'objet d'une loi peut changer ou être modifié au cours des ans en raison des changements de circonstances. La Cour à l'unanimité a rejeté cette théorie (aux pp. 334 et 335):

Tout d'abord, il se présente des difficultés d'ordre pratique. Aucune loi ne serait alors à l'abri d'une réévaluation de son objet par les tribunaux. Des lois dont la validité semblait incontestablement établie par la jurisprudence pourraient, à n'importe quel moment, être déclarées invalides. Sans compter l'incertitude qui en résulterait dans l'application de la loi, cela ouvrirait la voie à de nouveaux litiges sur les mêmes questions et fournirait aux tribunaux, pourrait-on soutenir, un moyen de rendre des décisions fondées sur des considérations non juridiques. Cela pourrait, en réalité, mettre fin à l'application de la doctrine du *stare decisis* aux affaires portant sur le partage des pouvoirs.

De plus, la théorie de l'objet changeant contraste nettement avec les notions fondamentales qui se sont formées dans notre droit au sujet de la nature de l'intention du législateur. L'objet d'une loi est fonction de l'intention de ceux qui l'ont rédigée et adoptée à l'époque, et non pas d'un facteur variable quelconque.

Sans modification de la constitution elle-même, une loi déclarée valide constitutionnellement ne peut changer d'objet avec le temps et l'évolution des circonstances au point de devenir invalide constitutionnellement. On ne peut affirmer logiquement que l'objet d'une loi se transforme avec le passage du temps et l'évolution des circonstances. Comme il ressort toutefois du passage de l'arrêt *R. c. Big M Drug Mart Ltd.* qui suit immédiatement celui que nous venons de citer, l'étendue d'un pouvoir législatif et la qualification d'une loi à des fins constitutionnelles évoluent avec les années:

Comme le laisse entendre le juge en chef Laskin dans l'arrêt *R. c. Zelensky*, [1978] 2 R.C.S. 940, à la p. 951,



“re-assessments” may justify a re-interpretation of the scope of legislative power. While this may alter over time the breadth of the various heads of power and thereby affect the classification of legislation, it does not affect the characterization of the purpose of legislation, in this case the *Lord's Day Act*.

*R. v. Big M Drug Mart Ltd.* does not, therefore, preclude a reassessment of the constitutionality of legislation. This Court has made it clear that constitutional decisions are not immutable, even in the absence of constitutional amendment: See, e.g. *Reference re The Farm Products Marketing Act*, [1957] S.C.R. 198, at pp. 212-13; *Reference respecting the Agricultural Products Marketing Act*, [1978] 2 S.C.R. 1198; *Capital Cities Communications Inc. v. Canadian Radio-Television Commission*, [1978] 2 S.C.R. 141, at p. 161; *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, at p. 661.

It is our view, for the reasons which follow, that the approach taken in *Pszeniczny*, with regard to the scope of the federal power over railways and the classification of the impugned section of the *Railway Act* underlying the holding or assumption of constitutionality, is inconsistent with that taken in the modern jurisprudence of this Court with respect to s. 92(10) of the *Constitution Act, 1867*.

(c) *Application of Provincial Law to s. 92(10) Undertakings*

The first principle is that of the general applicability of provincial legislation of general application. It is well-established that undertakings falling within federal competence by virtue of s. 92(10) are subject to provincial laws of general application: see the recent judgment of this Court in *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 S.C.R. 749, at pp. 762-63, per Beetz J., describing the “general rule” in the following way:

... works, such as federal railways, things, such as land reserved for Indians, and persons, such as Indians, who are within the special and exclusive jurisdiction of Par-

l'évolution et la «réévaluation» dues à de nouvelles situations sociales peuvent justifier une nouvelle interprétation de l'étendue du pouvoir législatif. Même si un tel phénomène peut, avec le temps, contribuer à modifier la portée des différents chefs de compétence et à changer ainsi la classification d'une loi, cela ne modifie aucunement la caractérisation de l'objet de la loi qui, en l'espèce, est la *Loi sur le dimanche*.

Par conséquent, selon l'arrêt *R. c. Big M Drug Mart Ltd.*, la réévaluation de la constitutionnalité d'une loi est possible. Cette Cour a affirmé clairement que les décisions constitutionnelles ne sont pas immuables et ce, même en l'absence d'une modification constitutionnelle: Voir par ex. *Reference re The Farm Products Marketing Act*, [1957] R.C.S. 198, aux pp. 212 et 213; *Renvoi relativement à la Loi sur l'organisation du marché des produits agricoles*, [1978] 2 R.C.S. 1198; *Capital Cities Communications Inc. c. Conseil de la Radio-Télévision canadienne*, [1978] 2 R.C.S. 141, à la p. 161; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654, à la p. 661.

Pour les motifs qui suivent, nous sommes d'avis que l'approche retenue dans l'arrêt *Pszeniczny*, quant à l'étendue de la compétence fédérale sur les chemins de fer et à la qualification de l'article contesté de la *Loi sur les chemins de fer*, sous-jacente à l'affirmation ou à la présomption de constitutionnalité, est incompatible avec celle de la jurisprudence récente de cette Cour concernant le par. 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

c) *L'application de la loi provinciale aux entreprises du par. 92(10)*

Le premier principe est celui de l'applicabilité générale des lois provinciales d'application générale. Il est bien établi que les entreprises qui relèvent de la compétence fédérale reconnue au par. 92(10) sont assujetties aux lois provinciales d'application générale: voir l'arrêt récent de cette Cour *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 R.C.S. 749, aux pp. 762 et 763, dans lequel le juge Beetz décrit le «principe général» de la façon suivante:

... des ouvrages, tels les chemins de fer fédéraux, des choses, telles les terres réservées aux Indiens, des personnes, telles les Indiens, qui relèvent de la compétence

liament, are still subject to provincial statutes that are general in their application, whether municipal legislation, legislation on adoption, hunting or the distribution of family property, provided however that the application of these provincial laws does not bear upon those subjects in what makes them specifically of federal jurisdiction: *Canadian Pacific Railway Co. v. Corporation of the Parish of Notre Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367 (“*Bonsecours*”); *Natural Parents v. Superintendent of Child Welfare*, [1976] 2 S.C.R. 751 (“*Natural Parents*”); *Dick v. The Queen*, [1985] 2 S.C.R. 309; *Derrickson v. Derrickson*, [1986] 1 S.C.R. 285.

In several instances, both in this Court and in the Privy Council, the application of provincial laws of general application to railways has been upheld: *Canadian National Railway Co. v. Nor-Min Supplies Ltd.*, [1977] 1 S.C.R. 322; *Canadian Pacific Railway Co. v. Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367, at p. 372; *Madden v. Nelson and Fort Sheppard Railway Co.*, [1899] A.C. 626, at pp. 628-29.

(d) *The “Integral Element” Test for Federal Legislative Competence*

The second important principle is that the constitutionality and application of federal legislation pursuant to s. 92(10) is governed by what has been described as the “integral element” approach. The term “integral element” is from the opinion of Beetz J. in *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754. The question arose in that case whether provincial wage control legislation was applicable to a contractor working on the construction of an airport on land belonging to the federal government. Beetz J., writing for the majority, held that the provincial laws were applicable (at pp. 768-69):

The issue must be resolved in the light of established principles the first of which is that Parliament has no authority over labour relations as such nor over the terms of a contract of employment; exclusive provincial competence is the rule: *Toronto Electric Commissioners v. Snider*, [1925] A.C. 396. By way of exception however, Parliament may assert exclusive jurisdiction over these matters if it is shown that such jurisdiction is an integral part of its primary competence over some other

particulière et exclusive du Parlement, demeurent assujettis aux lois provinciales d'application générale, qu'il s'agisse de lois municipales, de lois sur l'adoption, de lois sur la chasse, de lois sur le partage des biens familiaux, a pourvu toutefois que cet assujettissement n'ait pas pour conséquence que ces lois les atteignent dans ce qui constitue justement leur spécificité fédérale: *Canadian Pacific Railway Co. v. Corporation of the Parish of Notre Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367 («*Bonsecours*»); *Parents naturels c. Superintendent of Child Welfare*, [1976] 2 R.C.S. 751 («*Parents naturels*»); *Dick c. La Reine*, [1985] 2 R.C.S. 309; *Derrickson c. Derrickson*, [1986] 1 R.C.S. 285.

Dans plusieurs cas, cette Cour et le Conseil privé ont confirmé l'applicabilité de lois provinciales d'application générale aux entreprises de chemins de fer: *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Nor-Min Supplies Ltd.*, a [1977] 1 R.C.S. 322; *Canadian Pacific Railway Co. v. Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367, à la p. 372; *Madden v. Nelson and Fort Sheppard Railway Co.*, [1899] A.C. 626, aux pp. 628 et 629.

d) *La compétence législative fédérale fondée sur le critère de la partie intégrante*

Le deuxième principe important est que la constitutionnalité et l'application de lois fédérales fondées sur le par. 92(10) sont régies par ce qui a été décrit comme l'interprétation selon la «partie intégrante». Cette expression provient de l'opinion du juge Beetz dans l'arrêt *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754. Dans cette affaire, il fallait décider si la loi provinciale sur le contrôle des salaires s'appliquait à un entrepreneur chargé de la construction d'un aéroport sur un terrain appartenant au gouvernement fédéral. Le juge Beetz, au nom de la majorité, a conclu que les lois provinciales étaient applicables (aux pp. 768 et 769):

Cette question doit être tranchée selon les principes établis, le premier étant que les relations de travail comme telles et les termes d'un contrat de travail ne relèvent pas de la compétence du Parlement; les provinces ont une compétence exclusive dans ce domaine: *Toronto Electric Commissioners v. Snider*, [1925] A.C. 396. Cependant, par dérogation à ce principe, le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive dans ces domaines s'il est établi que cette compétence est partie

single federal subject: *In re the validity of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529 (the *Stevedoring* case). It follows that primary federal competence over a given subject can prevent the application of provincial law relating to labour relations and the conditions of employment but only if it is demonstrated that federal authority over these matters is an integral element of such federal competence; thus, the regulation of wages to be paid by an undertaking, service or business, and the regulation of its labour relations, being related to an integral part of the operation of the undertaking, service or business, are removed from provincial jurisdiction and immune from the effect of provincial law if the undertaking, service or business is a federal one . . . .

The majority of the Court was of the view that the construction of an airport is not in every respect an integral part of aeronautics. A contrast was made between the design of an airport, which would be something of exclusive federal interest, and a requirement that a protective helmet be worn, a matter which would relate to provincial safety regulations and have nothing to do with aeronautics.

The *Construction Montcalm Inc.* approach was affirmed the following year in *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115. In that case the issue was whether employees of Northern Telecom were employed upon or in connection with the operation of any federal work, undertaking or business so as to come within the jurisdiction of the Canada Labour Relations Board. *Construction Montcalm* was summarized as follows, at pp. 131-32:

In an elaboration of the foregoing, Mr. Justice Beetz in *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission* set out certain principles which I venture to summarize:

(1) Parliament has no authority over labour relations as such nor over the terms of a contract of employment; exclusive provincial competence is the rule;

(2) By way of exception, however, Parliament may assert exclusive jurisdiction over these matters if it is shown that such jurisdiction is an integral part of its

intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet: *In re la validité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail*, [1955] R.C.S. 529 (l'arrêt *Stevedoring*). Il s'ensuit que la compétence principale du fédéral sur un sujet donné peut empêcher l'application des lois provinciales relatives aux relations de travail et aux conditions de travail, mais uniquement s'il est démontré que la compétence du fédéral sur ces matières fait intégralement partie de cette compétence fédérale. Ainsi, la réglementation des salaires que doit verser une entreprise, un service ou une affaire et la réglementation de ses relations de travail, toutes choses qui sont étroitement liées à l'exploitation d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire, ne relèvent plus de la compétence provinciale et ne sont plus assujetties aux lois provinciales s'il s'agit d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire fédérale . . . .

La Cour, à la majorité, était d'avis que la construction d'un aéroport ne faisait pas partie intégrante, à tous les points de vue, du domaine de l'aéronautique. Une comparaison a été faite entre les plans d'un aéroport, qui relèveraient exclusivement du pouvoir fédéral, et l'obligation de porter un casque protecteur, qui relèverait de la réglementation provinciale en matière de sécurité et qui n'aurait rien à voir avec l'aéronautique.

L'interprétation adoptée dans l'arrêt *Construction Montcalm Inc.* a été confirmée l'année suivante dans l'arrêt *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115. Dans cette affaire, la question était de savoir si les employés de Northern Telecom étaient employés dans le cadre de l'exploitation d'un ouvrage relevant de la compétence du Conseil canadien des relations du travail ou relativement à celle-ci. L'arrêt *Construction Montcalm* a été résumé de la façon suivante (aux pp. 131 et 132):

Élaborant cette thèse, le juge Beetz a formulé dans l'arrêt *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum* certains principes que je me risque à résumer comme suit:

(1) Les relations de travail comme telles et les termes d'un contrat de travail ne relèvent pas de la compétence du Parlement; les provinces ont une compétence exclusive dans ce domaine.

(2) Cependant, par dérogation à ce principe, le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive dans ces domaines s'il est établi que cette compétence est

primary competence over some other single federal subject;

(3) Primary federal competence over a given subject can prevent the application of provincial law relating to labour relations and the conditions of employment but only if it is demonstrated that federal authority over these matters is an integral element of such federal competence;

(4) Thus, the regulation of wages to be paid by an undertaking, service or business, and the regulation of its labour relations, being related to an integral part of the operation of the undertaking, service or business, are removed from provincial jurisdiction and immune from the effect of provincial law if the undertaking, service or business is a federal one;

(5) The question whether an undertaking, service or business is a federal one depends on the nature of its operation;

(6) In order to determine the nature of the operation, one must look at the normal or habitual activities of the business as those of "a going concern", without regard for exceptional or casual factors; otherwise, the Constitution could not be applied with any degree of continuity and regularity.

A recent decision of the British Columbia Labour Relations Board, *Arrow Transfer Co. Ltd.*, [1974] 1 Can. L.R.B.R. 29, provides a useful statement of the method adopted by the courts in determining constitutional jurisdiction in labour matters. First, one must begin with the operation which is at the core of the federal undertaking. Then the courts look at the particular subsidiary operation engaged in by the employees in question. The court must then arrive at a judgment as to the relationship of that operation to the core federal undertaking, the necessary relationship being variously characterized as "vital", "essential" or "integral".

While tailored to meet the particular issue of constitutional competence in the field of labour relations, this summary provides a guide for the analysis required in the case at bar.

These principles were recently reiterated in *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, *supra*. There, provincial occupational health and safety legislation was held inapplicable to a s. 92(10) undertaking on the ground that the provincial measures entered (at p. 798) "directly and massively into the field of working conditions and labour relations on the one hand and, on the other ... into the field of the

partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet.

(3) La compétence principale du fédéral sur un sujet donné peut empêcher l'application des lois provinciales relatives aux relations de travail et aux conditions de travail, mais uniquement s'il est démontré que la compétence du fédéral sur ces matières fait intégralement partie de cette compétence fédérale.

(4) Ainsi, la réglementation des salaires que doit verser une entreprise, un service ou une affaire et la réglementation de ses relations de travail, toutes choses qui sont étroitement liées à l'exploitation d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire, ne relèvent plus de la compétence provinciale et ne sont plus assujetties aux lois provinciales s'il s'agit d'une entreprise, d'un service ou d'une affaire fédérale.

(5) La question de savoir si une entreprise, un service ou une affaire relève de la compétence fédérale dépend de la nature de l'exploitation.

(6) Pour déterminer la nature de l'exploitation, il faut considérer les activités normales ou habituelles de l'affaire en tant qu'«entreprise active», sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels; autrement, la Constitution ne pourrait être appliquée de façon continue et régulière.

Une décision récente du Labour Relations Board de la Colombie-Britannique, *Arrow Transfer Co. Ltd.*, [1974] 1 Can. L.R.B.R. 29, expose la méthode retenue par les cours pour déterminer la compétence constitutionnelle en matière de relations de travail. Premièrement, il faut examiner l'exploitation principale de l'entreprise fédérale. On étudie ensuite l'exploitation accessoire pour laquelle les employés en question travaillent. En dernier lieu on parvient à une conclusion sur le lien entre cette exploitation et la principale entreprise fédérale, ce lien nécessaire étant indifféremment qualifié «fondamental», «essentiel» ou «vital».

Bien qu'adapté à la question particulière de la compétence constitutionnelle en matière de relations de travail, ce résumé nous fournit un guide pour l'examen requis en l'espèce.

Ces principes ont été récemment repris dans l'arrêt *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, précité. Dans cette affaire, il avait été décidé que la loi provinciale sur la santé et la sécurité du travail ne s'appliquait pas à une entreprise relevant du par. 92(10) pour le motif que les mesures provinciales entraient (à la p. 798) «directement et massivement d'une part dans le domaine des conditions de

management and operation of undertakings". A similar result was reached in the companion cases, *Canadian National Railway Co. v. Courtois*, [1988] 1 S.C.R. 868, and *Alltrans Express Ltd. v. British Columbia (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 S.C.R. 897. Provincial limitation of action legislation plainly does not impinge upon the management or operation of the railway in the manner of the legislation at issue in those cases. Moreover, as noted earlier, Beetz J. specifically adverted to the first general constitutional principle which prevails with reference to s. 92(10) undertakings: they are subject to provincial laws of general application that do not bear upon their specifically federal aspects.

#### (e) *Application of Principles*

There can be no doubt that the New Brunswick legislature is constitutionally competent to legislate, as it did, in respect of general limitation periods by virtue of s. 92(13) and (14) of the Constitution.

It is clear from the authorities just discussed that undertakings which fall under federal legislative competence by virtue of s. 92(10) are not thereby removed from the ambit of provincial legislative competence, and equally, that they are not entirely embraced by the legislative authority of Parliament. While section 342(1) of the *Railway Act* is plainly legislation in relation to railways, a limitation provision relating to an action for personal injury caused by a railway cannot be said to be an integral part of federal jurisdiction. The core federal responsibility regarding railways is to plan, establish, supervise and maintain the construction and operation of rail lines, railroad companies, and related operations. The establishment of general limitation periods which affect those injured by the negligence of the railway is not, to our mind, part of that core federal responsibility or of any penumbra sufficiently proximate to satisfy the test articulated in the cases just referred to. Such limitation periods are not an integral part

travail et des relations de travail et, d'autre part ... dans le domaine de la gestion et des opérations des entreprises». La Cour est parvenue au même résultat dans deux autres arrêts rendus le même jour, *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Courtois*, [1988] 1 R.C.S. 868 et *Alltrans Express Ltd. c. British Columbia (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 R.C.S. 897. La loi provinciale sur la prescription d'actions n'empiète certainement pas sur la gestion et l'exploitation d'une entreprise de chemin de fer de la même manière que la loi visée dans ces affaires. De plus, comme nous l'avons souligné auparavant, le juge Beetz a mentionné précisément le premier principe constitutionnel général qui prévaut au regard des entreprises visées par le par. 92(10): elles sont assujetties aux lois provinciales d'application générale qui ne les atteignent pas dans leurs dimensions spécifiquement fédérales.

#### e) *L'application des principes*

Il ne fait aucun doute que la législature du Nouveau-Brunswick est constitutionnellement compétente pour légiférer, comme elle l'a fait, en matière de délais de prescription généraux, en application des par. 92(13) et (14) de la Constitution.

Il ressort clairement des sources que nous venons d'examiner que les entreprises qui relèvent de la compétence législative fédérale en vertu du par. 92(10) ne sont pas de ce fait soustraites à la compétence législative provinciale de même qu'elles ne sont pas entièrement régies par l'autorité législative du Parlement. Bien que le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* se rapporte clairement aux chemins de fer, on ne peut affirmer qu'une disposition concernant la prescription applicable à une action pour blessures causées par un train fait partie intégrante de la compétence fédérale. La responsabilité fédérale fondamentale en matière de chemin de fer est de planifier, d'établir, de superviser et de gérer la construction et l'exploitation de chemins de fer, de compagnies de chemin de fer et d'opérations connexes. À notre avis, l'établissement de délais de prescription généraux qui touchent ceux qui sont blessés en raison de la négligence de l'entreprise de chemin de fer ne fait pas partie intégrante de cette responsabilité fédé-

of jurisdiction over railways, but rather, as La Forest J.A. put it in the Court of Appeal, at p. 294, "an attempt to reframe for the benefit of railway undertakings the general legal environment of property and civil rights in which these undertakings function in common with other individuals and enterprises." The analogy drawn by La Forest J.A. to the operation of interprovincial truck and bus lines serves to illustrate the point. There can be no doubt that such undertakings fall within federal competence pursuant to s. 92(10), yet it would seem extraordinary to suggest that Parliament could impose a special limitation period to govern actions for injuries caused by undertakings and thereby massively disrupt and interfere with the course of personal injury litigation within the province where an accident occurred. We conclude, therefore, that the assumption made in *Pszeniczny* regarding the constitutionality of the limitation period in the *Railway Act* is no longer valid. We would hold that s. 342(1) is *ultra vires* in so far as it applies to an action such as the present one.

(f) *Reading Down s. 342(1)*

It is necessary to consider whether s. 342(1) can be restricted to a constitutionally permissible scope. In this case, the question is whether the limitations period provision can be read as applying solely to breaches of statutory causes of action validly created under the *Railway Act*, i.e., statutory causes of actions which themselves are integral elements of federal competence over railways. La Forest J.A. was of the view that they could be so restricted (at pp. 297-98):

At the same time I would think s. 342(1) would have application to rights of action validly created by the *Railway Act*. If Parliament has the right to impose special obligations on a railway and give an action to a party to enforce it, it would seem to follow that it has the right to restrict that obligation, whether it be in terms of the time within which it is to be subject to it or otherwise. . . . I raise the matter here simply to indicate

rale fondamentale et n'en est pas assez proche pour répondre au critère défini dans les arrêts précités. Ces délais de prescription ne sont pas une partie intégrante de la compétence sur les chemins de fer mais au contraire, comme le juge La Forest l'a dit en Cour d'appel (à la p. 294) «une tentative de restructuration, à l'avantage des entreprises de chemins de fer, du cadre juridique général qui entoure la propriété et les droits civils et dans lequel ces entreprises évoluent tout comme d'autres individus et entreprises». L'analogie proposée par le juge La Forest avec l'exploitation d'un service interprovincial de camionnage et d'autobus illustre bien ce point. Il ne fait pas de doute que ces entreprises relèvent de la compétence fédérale en vertu du par. 92(10), mais il serait étonnant que le Parlement puisse imposer un délai de prescription spécial aux poursuites intentées pour des blessures causées par ces entreprises et perturber massivement, par une telle ingérence, le déroulement de ce type de litiges dans la province où un accident s'est produit. Par conséquent, nous sommes d'avis que la présomption, dans l'arrêt *Pszeniczny*, de la constitutionnalité du délai de prescription établi par la *Loi sur les chemins de fer* n'est plus valide. Nous sommes d'avis que le par. 342(1) est *ultra vires* quant à son application dans une action comme celle-ci.

f) *L'interprétation atténuée du par. 342(1)*

Il faut déterminer s'il est possible de donner au par. 342(1) une portée plus restreinte qui soit acceptable sur le plan constitutionnel. Peut-on interpréter cette disposition relative au délai de prescription comme s'appliquant seulement à des causes d'action validement créées par la *Loi sur les chemins de fer*, c.-à-d. des causes d'action prévues par la loi qui font elles-mêmes partie intégrante de la compétence fédérale sur les chemins de fer. Le juge La Forest était d'avis qu'il pouvait en être ainsi (aux pp. 297 et 298):

Par contre, je pense que le paragr. 342(1) pourrait s'appliquer si le droit d'intenter une action était créé de façon valide par la *Loi sur les chemins de fer*. Si le Parlement a le droit d'imposer des obligations particulières à un chemin de fer et de donner le droit d'intenter une action à une partie pour que le chemin de fer respecte ses obligations, il semble normal qu'il ait le droit de limiter ces obligations, que ce soit par un délai

that the s. 342(1) would be *intra vires* in its application to an action validly created by the *Railway Act*, in which case as earlier mentioned it would apply unaffected by s. 18 of the *Limitation of Actions Act*.

Accordingly, while the words of the provision must in this court be taken to be broad enough to cover it, they could henceforth be so read as confined in their operation within the scope of the constitutional powers assigned to Parliament. It is sufficient for present purposes to hold that the section does not apply to a common law action for negligence in the operation of a railway.

We are in agreement with La Forest J.A. on this point. In our opinion, the provision can and should be read down. There is nothing improper in a statute creating a specific cause of action. The *Railway Act* does create statutory causes of action (see s. 336) and s. 342(1) is constitutionally applicable to govern such actions.

Although Parliament's intent may not have intended to restrict the limitation provision to those causes of action specifically created by the statute, s. 342(1) is capable of bearing that restricted meaning. To confine s. 342(1) to validly enacted causes of action under valid federal legislation does not deprive the section of all real effect; it merely reduces its scope to what is constitutionally permitted.

## VI

### Conclusion

We conclude that s. 342(1) is *ultra vires* the federal Parliament in so far as it purports to apply to a common law action for negligence in the operation of a railway. We would add, as did La Forest J.A. in the Court of Appeal, that the issue in this case is the jurisdiction of Parliament to create special limitation period for those undertakings described in s. 92(10). Different considerations arise with reference to limitation periods enacted under other heads of federal power such as bankruptcy or bills of exchange which would fall within the rubric of "property and civil rights" were they not carved out by specific conditional

de prescription ou autrement. [ . . . ] Je soulève ici cette question tout simplement pour indiquer que le paragr. 342(1) serait *intra vires* si on l'appliquait à un droit d'intenter une action créée de façon valide par la *Loi sur les chemins de fer* auquel cas, comme je l'ai déjà mentionné, il pourrait s'appliquer sans que l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* y porte atteinte.

Par conséquent, bien que les termes de la disposition doivent être considérés par la présente Cour comme étant suffisamment généraux pour comprendre une telle action, ils pourraient désormais être tenus pour limités dans leur applicabilité par l'étendue des pouvoirs constitutionnels accordés au Parlement. Il suffit pour l'instant de statuer que l'article ne s'applique pas à une action en Common Law pour négligence dans la mise en service d'un chemin de fer.

Nous partageons l'avis du juge La Forest sur ce point. À notre avis, l'interprétation de la disposition peut et doit être restreinte. Une loi qui crée une cause d'action spécifique n'a rien d'irrégulier. La *Loi sur les chemins de fer* crée effectivement des causes d'action (voir l'art. 336) et le par. 342(1) est applicable constitutionnellement pour régir ces actions.

Il se peut que le Parlement n'ait pas eu l'intention de restreindre la disposition sur la prescription aux causes d'action que la loi créait spécifiquement, mais il est possible de donner au par. 342(1) ce sens restreint. Restreindre l'application du par. 342(1) aux causes d'action validement édictées en vertu d'une loi fédérale valide ne prive pas l'article de tout effet véritable; cela ne fait que restreindre sa portée à ce qui est acceptable sur le plan constitutionnel.

## VI

### Conclusion

Nous concluons que le par. 342(1) est *ultra vires* du Parlement fédéral dans la mesure où il vise à s'appliquer à une action en *common law* fondée sur la négligence dans la mise en service d'un chemin de fer. Nous sommes d'avis d'ajouter, tout comme le juge La Forest en Cour d'appel, que la question litigieuse en l'espèce porte sur la compétence du Parlement de créer un délai de prescription particulier aux entreprises visées au par. 92(10). Des considérations différentes sont à l'origine des délais de prescription adoptés dans d'autres domaines de compétence fédérale comme la faillite et les lettres de change, qui relèveraient de

provision: See, e.g., *Attorney-General for Alberta and Winstanley v. Atlas Lumber Co.*, [1941] S.C.R. 87; *Cushing v. Dupuy* (1880), 5 App. Cas. 409.

We would therefore answer the constitutional questions as follows:

Question (1)

Is section 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, constitutionally valid or constitutionally applicable to this action?

Answer:

Section 342(1) is *ultra vires* to the extent that it purports to apply to an action for damages for personal injury arising under provincial law.

Question (2)

If section 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, is constitutionally valid and constitutionally applicable to this action, does it conflict with and render inoperative section 18 of the *Limitation of Actions Act*, R.S.N.B. 1973, c. L-8?

Answer:

In the light of the answer to question 1, it is not necessary to answer this question.

The appeal is accordingly dismissed with costs.

*Appeal dismissed with costs.*

*Solicitor for the appellant: Ronald Jackson, Moncton.*

*Solicitors for the respondent James Mark Clark: Ashfield, DeWitt & LeBlanc, Fredericton.*

*Solicitor for the respondent the Attorney General for New Brunswick: The Department of Justice, Fredericton.*

*Solicitor for the intervener the Attorney General of Canada: Frank Iacobucci, Ottawa.*

*Solicitor for the intervener the Attorney General of Quebec: The Department of Justice, Ste-Foy.*

*Solicitor for the intervener Canadian Pacific Limited: Katharine F. Braid, Toronto.*

la «propriété et des droits civils» s'ils n'en avaient pas été retirés par une disposition constitutionnelle spécifique: Voir, par ex., *Attorney-General for Alberta and Winstanley v. Atlas Lumber Co.*, [1941] R.C.S. 87; *Cushing v. Dupuy* (1880), 5 App. Cas. 409.

Nous sommes donc d'avis de répondre aux questions constitutionnelles de la façon suivante:

Question (1)

Le paragraphe 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, est-il, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce?

Réponse:

Le paragraphe 342(1) est *ultra vires* dans la mesure où il vise à s'appliquer à une action en dommages-intérêts pour blessures fondée sur une loi provinciale.

Question (2)

Si le paragraphe 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2 est, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce, entre-t-il en conflit avec l'art. 18 de la *Loi sur la prescription*, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, ou le rend-il inopérant?

Réponse:

Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'est pas nécessaire de répondre à celle-ci.

Le pourvoi est donc rejeté avec dépens.

*Pourvoi rejeté avec dépens.*

*Procureur de l'appelante: Ronald Jackson, Moncton.*

*Procureurs de l'intimé James Mark Clark: Ashfield, DeWitt & LeBlanc, Fredericton.*

*Procureur de l'intimé le procureur général du Nouveau-Brunswick: Le ministère de la Justice, Fredericton.*

*Procureur de l'intervenant le procureur général du Canada: Frank Iacobucci, Ottawa.*

*Procureur de l'intervenant le procureur général du Québec: Le ministère de la Justice, Ste-Foy.*

*Procureur de l'intervenante Canadian Pacific Limitée: Katharine F. Braid, Toronto.*