

LA RÉGLEMENTATION DU TRAFIC ET DU COMMERCE AU CANADA

Par : GEORGES DUBÉ,
Droit IV

"The problem to be solved will often be not so much legal as political, social or economic, yet it must be solved by a court of law..."⁽¹⁾

Lord Porter

L'Acte de l'Amérique du Nord britannique a été l'objet de nombreuses interprétations parmi lesquelles certaines se sont diamétralement opposées⁽²⁾. Il n'y a aucun doute que, volontairement ou non, les provinces choisirent le fédéralisme comme mode politique et qu'en ce faisant, elles créèrent un dualisme parlementaire dont l'objet était de leur permettre d'exercer une action législative personnelle et exclusive. Cette entente se manifeste encore plus dans le domaine de la séparation des pouvoirs législatifs et notre régime politique et parlementaire confirme dans toute sa structure que cette loi était un pacte ou un compromis. À cette fin, il est utile de rappeler la décision du Conseil Privé dans *Edwards v. The Attorney-General of Canada*⁽³⁾, car en plus d'édicter des règles interprétatives importantes, elle situe dans son cadre exact l'événement historique de 1867 et elle statue d'une façon catégorique que la loi était l'expression d'un compromis. D'ailleurs suit dans l'ordre le célèbre arrêt sur l'aéronautique⁽⁴⁾ qui est l'un des plus importants à l'appui de la théorie d'un pacte. Lord Sankey y affirmait :

"In as much as the Act embodies a compromise under which the original Provinces agreed to federate, it is important to keep in mind that the preservation of the rights of minorities was a condition on which such minorities entered into the federation, and the foundation upon which the whole structure was subsequently erected. The process of interpretation as the years go on ought not to be allowed to dim or to whittle down the pro-

(1) *Commonwealth of Australia v. Bank of New South Wales* 1950 A.C. 235, à la page 310.

(2) John Fenston, "Constitutional Aspects of Canadian Sovereignty" 1951 *Revue du Barreau* 129.

(3) 1930 A.C. 124.

(4) 1932 A.C. 54.