

Benoit Morin *Appellant*;

and

Roger Blais *Respondent*.

1974: October 24; 1975: October 7.

Present: Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

Motor vehicles — Collision — Inadequate signalling device on the rear of a tractor — Statutory fault — Causal link — Speed and carelessness — Liability divided equally.

At around 9 p.m. on July 23, 1969, while the degree of darkness was set at between seventy and eighty per cent, respondent B was travelling at eighteen to twenty miles per hour in his tractor. Appellant, travelling in the same direction, was driving his car at fifty-five to sixty miles per hour. While M was approaching B, a third vehicle, driven by L (one Lagacé) was coming in the opposite direction. M could not see the tractor soon enough, struck its left rear wheel then swerved to other side of the road and collided with L. The wife of L, who is not a party to the action, was killed in the accident and M was injured. It was shown that the red light on the left rear fender of the tractor was not working, and that the light on the right rear fender was barely visible, if at all, because of the presence of a white light on the rear fender which was, however, pointed toward the ditch. However, the tractor was equipped with the fluorescent triangle prescribed in Order in Council No. 3571. The Superior Court held that the inadequate signalling device was the cause of the accident and concluded that B was the only person liable. The Court of Appeal unanimously set aside the judgment and held that B's fault had not contributed in any way to the accident, and that M was the only person liable. Hence the appeal to this Court.

Held (Ritchie and de Grandpré JJ. dissenting): The appeal should be allowed and the judgment of the Superior Court varied.

Per Pigeon, Dickson and Beetz JJ.: Although there is no doubt as to the fault of respondent, the causal relation, which the Superior Court acknowledged, was denied by the Court of Appeal. The determination of this causal relation does not rest solely with what is known as the judge of fact. In the case at bar, the absence of a red light constituted a breach of a regulation. While such a breach does not give rise to the

Benoit Morin *Appelant*;

et

Roger Blais *Intimé*.

1974: le 24 octobre; 1975: le 7 octobre.

Présents: Les juges Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz et de Grandpré.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

Automobile — Collision — Signalisation inadéquate à l'arrière d'un tracteur — Faute statutaire — Lien de causalité — Vitesse et inattention — Responsabilité partagée également.

Vers 9 heures du soir, le 23 juillet 1969, alors que le degré d'obscurité s'établissait entre 70 et 80 p. cent, l'intimé B conduisait son tracteur sur la route à une vitesse de 18 à 20 milles à l'heure. L'appelant M, qui procédait dans la même direction, conduisait son automobile à une vitesse de 55 à 60 milles à l'heure. Alors que M approchait de B, un troisième véhicule, conduit par L (un nommé Lagacé), venait en sens inverse. M n'a pu apercevoir assez tôt le tracteur dont il frappa la roue gauche arrière pour ensuite traverser la chaussée et entrer en collision avec L. L'épouse de ce dernier, lequel n'est pas partie au litige, a été tuée dans l'accident et M a été blessé. Il est en preuve que le feu rouge sur l'aile gauche arrière du tracteur de B ne fonctionnait pas et que le feu droit était peu visible, s'il l'était, en raison de la présence d'un phare blanc situé à l'arrière mais dont le rayon était dirigé vers le fossé. Le tracteur était muni toutefois du triangle fluorescent prescrit par l'arrêté en conseil n° 3571. La Cour supérieure a jugé que la signalisation inadéquate était la cause de l'accident et a conclu que B était le seul responsable. La Cour d'appel a unanimement infirmé le jugement et statué que cette faute de B n'avait aucunement contribué à l'accident et que M était le seul responsable. D'où le pourvoi à cette Cour.

Arrêt (les juges Ritchie et de Grandpré étant dissidents): Le pourvoi doit être accueilli et le jugement de la Cour supérieure modifié.

Les juges Pigeon, Dickson et Beetz: Si la faute de l'intimé ne fait aucun doute, son rapport de causalité, reconnu par la Cour supérieure, est nié par la Cour d'appel. La détermination de ce rapport ne relève pas uniquement de ce que l'on appelle le juge des faits. En l'espèce, l'absence de feu rouge constituait une contravention à une disposition réglementaire. Si pareille contravention n'engage pas la responsabilité civile du délin-

offender's civil liability when it does not cause injury to anyone, many of these traffic provisions do nevertheless lay down elementary standards of care and make them binding regulations at the same time. Breach of such regulations constitutes civil fault. In cases where such fault is immediately followed by an accident which the standard was expressly designed to prevent, it is reasonable to presume that there is a causal link between the fault and the accident, unless there is a demonstration or a strong indication to the contrary.

Another cause—and the two are not mutually exclusive but cumulative—is the behaviour of appellant who, if he had been driving with the care and prudence required, ought to have seen the obstacle sooner. Not only does the fault of one party not exclude the fault of the other, but the case at bar is particularly amenable to consideration of a common fault. As, with regard to their essential features, the circumstances in the case at bar are not different from those in *Hébert v. Lamothe*, [1974] S.C.R. 1181, liability should be divided equally between the two drivers, as in the latter decision.

Per Ritchie and de Grandpré JJ. dissenting: The determining cause of the accident was appellant's failure to see something that was clearly visible. Furthermore, although the latter was not exceeding the maximum speed, the reasonable man must act well within the maximum limits set by law when circumstances demand this. The lack of a regulation light is a statutory fault which did not play a determining role in the accident and which has no causal link with it. There are major differences between the case at bar and the decision in *Hébert v. Lamothe* in which the liability was divided equally. In the latter case the tractor had no rear red light and visibility was reduced by weather conditions.

[*Hébert v. Lamothe*, [1970] C.A. 855, set aside in part, [1974] S.C.R. 1181; *Charest v. Ouellet*, [1971] C.A. 616, followed; *Lone v. St-André*, [1945] Que. Q.B. 164; *Trottier et Fils v. Lahaie*, [1960] Que. Q.B. 734, referred to.]

APPEAL from a decision of the Court of Appeal of Quebec, setting aside a judgment of the Superior Court. Appeal allowed and judgment of the Superior Court varied, Ritchie and de Grandpré JJ. dissenting.

Gilles Lacoursière, for the appellant.

Jean-Jacques L'Heureux, Q.C., for the respondent.

quant lorsqu'elle ne cause préjudice à personne, il demeure que bon nombre de ces dispositions concernant la circulation expriment, tout en les réglementant, des normes élémentaires de prudence. Y contrevenir est une faute civile. Lorsque cette faute est immédiatement suivie d'un accident dommageable que la norme avait justement pour but de prévenir, il est raisonnable de présumer, sous réserve d'une démonstration ou d'une forte indication contraire, qu'il y a un rapport de causalité entre la faute et l'accident.

Une autre cause — les deux ne sont pas incompatibles mais cumulatives — c'est le comportement de l'appellant qui, s'il avait conduit avec l'attention et la prudence requises, aurait dû apercevoir l'obstacle plus tôt. Non seulement la faute de l'un n'exclut pas la faute de l'autre, mais il s'agit d'un cas qui se prête particulièrement bien à la considération d'une faute commune. Les circonstances, pour l'essentiel, ne se distinguant pas de l'affaire *Hébert c. Lamothe*, [1974] R.C.S. 1181, la responsabilité devrait être partagée également entre les deux conducteurs comme dans ce dernier arrêt.

Les juges Ritchie et de Grandpré dissidents: La cause déterminante de l'accident a été le défaut par l'appellant de voir ce qui était clairement visible. De plus, même si ce dernier ne dépassait pas la vitesse permise, l'homme raisonnable a l'obligation de vivre en deça des plafonds prescrits par la loi lorsque les circonstances l'exigent. Quant à l'absence d'un feu réglementaire, il s'agit d'une faute statutaire qui n'a pas joué un rôle déterminant dans l'événement et qui n'a pas de lien de causalité avec l'accident. Il y a en l'espèce des différences majeures avec l'arrêt *Hébert c. Lamothe* où la responsabilité a été partagée également. En cette affaire-là, le tracteur n'avait aucun feu rouge à l'arrière et la visibilité était réduite par les conditions atmosphériques.

[Arrêts suivis: *Hébert c. Lamothe*, [1970] C.A. 855, inf. en partie [1974] R.C.S. 1181; *Charest c. Ouellet*, [1971] C.A. 616; arrêts mentionnés: *Lone c. St-André*, [1945] B.R. 164; *Trottier et Fils c. Lahaie*, [1960] B.R. 734.]

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel du Québec, qui a infirmé un jugement de la Cour supérieure. Pourvoi accueilli et jugement de la Cour supérieure modifié, les juges Ritchie et de Grandpré étant dissidents.

Gilles Lacoursière, pour l'appellant.

Jean-Jacques L'Heureux, c.r., pour l'intimé.

The judgment of Ritchie and de Grandpré JJ. was delivered by

DE GRANDPRÉ J. (*dissenting*)—This Court has to determine the liability of the two litigants before us as a result of a traffic accident involving three vehicles, namely respondent's tractor, appellant's car, which was travelling from north to south on Route 13 in St-Célestin, and the pick-up truck belonging to one Lagacé, who was travelling in the opposite direction. The latter was the innocent victim of the collision between the tractor and the car, and no one has brought an action against him.

The right front corner of appellant's car first struck the left rear wheel of respondent's tractor. The car then swerved to the other side of the road and collided with the pick-up truck. This collision resulted in the death of Mrs. Lagacé and in injuries to appellant. The Superior Court found respondent, the driver of the tractor, to be the only person liable, whereas the Court of Appeal held unanimously that only appellant, the driver of the car, was liable.

With one exception, the two Courts accepted the same facts as proven:

- (a) it was twilight when this accident took place, at around 9 p.m. on the evening of July 23, 1969, and the degree of darkness was set at between seventy and eighty per cent; consequently vehicles had to have their lights on;
- (b) the pavement is twenty-two feet wide, and there is a shoulder approximately five feet wide on either side;
- (c) the road was perfectly dry when the accident occurred;
- (d) the road is perfectly straight and visibility is well over 1000 feet;
- (e) to the north of the spot where the accident happened, the direction from which the tractor and car were coming, there is a low incline, but the road is flat in the place where the accident occurred;
- (f) Lagacé was travelling from south to north at approximately fifty-five miles an hour, while appellant Morin was travelling at fifty-five to

Le jugement des juges Ritchie et de Grandpré a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ (*dissident*)—Nous avons à déterminer la responsabilité de deux plaignants qui sont devant nous à la suite d'un accident de la route impliquant trois véhicules, savoir le tracteur de l'intimé et l'automobile de l'appelant circulant du nord au sud, sur la route 13 à St-Célestin, et la camionnette d'un nommé Lagacé voyageant en sens inverse. Ce dernier ayant été la victime innocente de la collision entre le tracteur et l'automobile n'a pas été poursuivi par qui que ce soit.

Le coin droit avant de l'automobile de l'appelant a d'abord frappé la roue gauche arrière du tracteur de l'intimé pour traverser la chaussée et entrer en collision avec la camionnette. Ce dernier choc a entraîné la mort de madame Lagacé et des blessures à l'appelant. La Cour supérieure a trouvé l'intimé, conducteur du tracteur, seul responsable alors que la Cour d'appel a unanimement conclu à la seule responsabilité de l'automobiliste appelant.

A une exception près, les deux cours ont retenu les mêmes faits:

- a) lors de cet accident survenu le 23 juillet 1969, vers 9 heures du soir, il faisait entre chien et loup et le degré d'obscurité s'établissait entre 70 et 80 pour cent, d'où la nécessité pour les automobilistes d'allumer les lumières de leur véhicule;
- b) la route a 22 pieds de pavage auquel il faut ajouter de chaque côté un accotement d'environ 5 pieds;
- c) au moment de l'accident, elle était parfaitement sèche;
- d) la route est parfaitement droite et la visibilité dépasse amplement 1000 pieds;
- e) au nord de l'endroit de l'accident, direction d'où venaient le tracteur et l'automobile, il y a un coteau peu élevé, mais à l'endroit de l'accident la route est plane;
- f) Lagacé procédait du sud vers le nord à environ 55 milles à l'heure tandis que la vitesse de l'appelant Morin était de 55 à 60 milles à

sixty miles an hour; respondent was travelling at eighteen to twenty miles an hour in his tractor;

(g) Lagacé and Morin both switched their headlights to low beam when they were approximately 1000 feet apart;

(h) at that time Lagacé noticed that there were two headlights approaching (events have shown that this was Blais' tractor), and the headlights of another vehicle that was also travelling from north to south at a greater speed (Morin);

(i) the tractor was equipped with the following signalling devices:

—the two white headlights required by regulations;

—a white light on the right rear fender pointed toward the ditch behind the tractor;

—the fluorescent triangle prescribed in Order in Council No. 3571;

—a red light on the right rear fender, which will be mentioned below;

—in addition, there was a red light on the left rear side that was not working;

(j) appellant did not see any lights on the tractor and when he noticed what he described as a black mass, he applied his brakes; before his vehicle struck the tractor, his right wheel made a skid mark 112 feet long and his left wheel made a mark 88 feet long; when appellant applied his brakes he was travelling approximately two feet from the west side of the road, that is, from his right-hand side;

(k) when it struck the tractor, appellant's car had already begun to swerve to the left and, according to the marks found by the constables, the tractor was occupying approximately six feet of the pavement;

(l) after the accident, the tractor was off the road on the west side, forty-seven feet from the point of impact, and appellant's car was on the left side of the road, having made a U-turn and collided violently with Lagacé's pick-up truck.

There was only one point on which the Superior Court and the Court of Appeal differed in their

l'heure; quant à l'intimé Blais, il conduisait son tracteur à 18-20 milles à l'heure;

g) Lagacé et Morin ont chacun baissé leurs phares alors qu'une distance d'environ 1000 pieds les séparait;

h) à ce moment-là, Lagacé avait constaté la présence sur la route de deux phares venant en sens contraire, (les événements ont établi qu'il s'agissait du tracteur Blais), puis les phares d'un deuxième véhicule procédant aussi du nord au sud à plus grande vitesse (Morin);

i) ce tracteur portait la signalisation suivante:

—les deux phares blancs avant réglementaires;

—un phare blanc sur l'aile droite arrière dont le rayon était dirigé à angle vers le fossé à l'arrière du tracteur;

—le triangle fluorescent prescrit par l'arrêté en conseil n° 3571;

—un feu rouge sur l'aile arrière droite dont il sera question plus loin;

—par ailleurs, le feu rouge sur le côté gauche arrière ne fonctionnait pas;

j) l'appelant ne vit aucune lumière sur le tracteur et lorsqu'il aperçut ce qu'il décrit comme une masse noire, il appliqua les freins, sa roue droite laissant une marque de 112 pieds jusqu'au moment du choc avec le tracteur et sa roue gauche, une marque de 88 pieds; au moment de l'application des freins, l'appelant procédait à environ 2 pieds du côté ouest, savoir de son côté droit;

k) au moment du choc avec le tracteur, l'automobile de l'appelant avait entamé sa déviation vers la gauche et le tracteur, d'après les marques relevées par les constables, occupait environ 6 pieds du pavage;

l) après l'accident, le tracteur se trouvait en dehors de la route du côté ouest à 47 pieds du point d'impact et l'automobile de l'appelant se trouvait de son côté gauche de la route, ayant fait demi-tour et étant entrée en collision violente avec la camionnette Lagacé.

Sur un seul point, il y a différence dans l'appréciation des faits entre la Cour supérieure et la

assessment of the facts. Although the trial judge admitted that the regulation red light was on the right rear fender, he stated that for all practical purposes, it could not be seen by the driver of a car in appellant's position because of the white light directed toward the ditch behind the tractor. The Court of Appeal, for its part, did not spend any time on the point, and appeared to accept that the regulation red light on the right fender was visible to a driver in appellant's position. I accept the trial judge's finding on this point.

However, this does not mean that I accept his conclusion in law. In my opinion, whether or not the regulation red light on the right rear fender was visible from behind, the determining cause of the accident must be sought elsewhere.

The question before this Court is the following: since for all practical purposes the basic facts accepted by the Superior Court and the Court of Appeal were the same, can this Court conclude that the judgment *a quo* is clearly erroneous? On this point, see *Pelletier v. Shykofsky*¹ and *Dorval v. Bouvier*². I do not think that it can. On the contrary, I think that the Court of Appeal was perfectly correct in stating that the lack of the regulation red light on the left rear side of the tractor was not the determining cause of the accident; the determining cause could have been nothing other than appellant's failure to see something that was clearly visible.

As the Court of Appeal emphasized, this is not a case in which incomplete signalling devices caused another driver to make an error. This is how the trial judge interpreted the facts when he stated, [TRANSLATION] "a driver approaching from the rear, who saw the lights on the right side of the tractor, might have thought that the vehicle was a motorcycle and expected to have more room to manoeuvre". In the case at bar the situation is entirely different, since appellant stated in his pleadings that the tractor had no lights on it, and since he stated in Court that he saw no lights, reflectors or triangle.

¹ [1957] S.C.R. 635.

² [1968] S.C.R. 288.

Cour d'appel. Le premier juge, tout en admettant l'existence sur l'aile droite arrière de la lumière rouge réglementaire, affirme qu'à toutes fins pratiques, elle n'était pas visible par un automobiliste dans la position de l'appelant vu la présence du phare blanc dont le rayon était dirigé à angle vers le fossé en arrière du tracteur. De son côté, la Cour d'appel, sans s'attarder sur le point, semble accepter que le feu rouge réglementaire sur l'aile droite était visible par l'automobiliste dans la position de l'appelant. Sur ce point, j'accepte la conclusion du premier juge.

Cela ne veut pas dire pour autant que j'accepte sa conclusion en droit. A mes yeux, qu'il y ait eu ou non feu rouge réglementaire visible de l'arrière sur l'aile droite arrière du tracteur, la cause déterminante de l'accident doit être recherchée ailleurs.

La question qui nous est soumise est la suivante: les faits de base acceptés par la Cour supérieure et par la Cour d'appel étant à toutes fins pratiques les mêmes, cette Cour peut-elle en venir à la conclusion que le jugement dont appel est clairement erroné? Sur ce point, voir *Pelletier c. Shykofsky*¹ et *Dorval c. Bouvier*². Je ne le crois pas. Au contraire, je suis d'avis que la Cour d'appel a eu parfaitement raison d'affirmer que l'absence du feu rouge réglementaire à l'arrière du tracteur du côté gauche de celui-ci n'a pas été la cause déterminante de l'accident; au contraire, cette cause déterminante n'a pu être que le défaut par l'appelant de voir ce qui était clairement visible.

Comme la Cour d'appel le souligne, nous ne sommes pas ici devant un cas où la signalisation imparfaite a induit un autre automobiliste en erreur. C'est ce que la cour de première instance a voulu voir dans les faits lorsqu'elle affirme «pour l'automobiliste venant de l'arrière, qui aurait vu les lumières de droite du tracteur, il aurait pu croire à la présence d'une motocyclette et s'attendre d'avoir un espace plus large pour circuler». En l'espèce, la situation est toute autre, l'appelant ayant affirmé dans ses procédures que le tracteur n'était pas illuminé et ayant déclaré devant le tribunal qu'il n'avait vu ni lumière, ni réflecteur, ni triangle.

¹ [1957] R.C.S. 635.

² [1968] R.C.S. 288.

The fact is that these were all visible. It must not be forgotten that when Lagacé and Morin switched to their low-beam headlights, when they were 1000 feet apart, the tractor was practically half way between the two vehicles. The tractor was therefore located in a dark part of the road and consequently the light from its headlights and the weaker light from its right tail light, which was partially directed toward the ditch, should have been noticed by appellant. However, he did not see anything.

Moreover, in the seconds that followed, his headlights, even on low beam, should have enabled him to see an obstacle 300 feet ahead of him, particularly if, as in the case at bar, this obstacle was equipped with the white lights to which I have just referred, as well as the regulation triangle. While it is true that low beams are directed mainly downward and to the right, they would also illuminate a fluorescent marker 300 feet ahead, which was affixed to the rear of the tractor in accordance with the regulation in Order in Council No. 3571³, which reads as follows:

That all vehicles except a bicycle, and all combinations of vehicles the normal highway speed of which is 25 miles per hour or less, be equipped with a warning emblem attached to a durable, rigid and weather-proof backing.

That the said emblem consist of a triangular orange fluorescent marker with a dark red reflective border, conforming on all points with the CSA D198-1967 standard of the Canadian Standards Association, a marker which it is now possible to obtain on the market;

That the said marker be affixed to the rear of the vehicle or combination of vehicles, approximately at the center, and that its base be at the height of between three and five feet from the ground;

That in normal weather conditions, this marker be completely visible at any distance between 600 and 100 feet during the day and also at night when it is directly in front of the headlights of a motor vehicle;

That the use of this marker does not exclude the lights, reflectors and other signalling devices required by the Highway Code.

³ O. G. Nov. 23, 1968, 6373.

Or, tout cela était visible. Il ne faut pas oublier que lorsque Lagacé et Morin ont baissé leurs phares alors qu'une distance de 1000 pieds les séparait, le tracteur se trouvait pratiquement à mi-chemin entre ces deux véhicules. Le tracteur se trouvait donc dans une zone d'ombre et par conséquent, la tache lumineuse créée par ses phares avant ainsi que la tache lumineuse plus petite créée par le feu arrière droit dirigé partiellement vers le fossé devaient attirer l'attention de l'appelant. Or, il n'a rien vu.

Par ailleurs, dans les secondes qui ont suivi, ses phares avant, même baissés, devaient lui permettre de voir un obstacle à 300 pieds, surtout si cet obstacle, comme en l'espèce, portait les feux lumineux blancs que je viens de souligner, ainsi que le triangle réglementaire. Il est vrai que les rayons des phares baissés sont dirigés principalement vers le sol et vers la droite mais ils doivent aussi illuminer à 300 pieds une plaque fluorescente apposée à l'arrière d'un tracteur conformément à l'ordonnance que l'on retrouve dans l'arrêté en conseil n° 3571³ et se lisant comme suit:

Que tout véhicule, sauf la bicyclette, et tout ensemble de véhicules dont la vitesse normale sur la route est de 25 milles à l'heure ou moins soient munis d'un emblème avertisseur accolé à une surface durable, rigide et à l'épreuve des intempéries;

Que ledit emblème consiste en une plaque triangulaire fluorescente de couleur jaune orange avec bordure réflectorisée, de couleur rouge foncé, en tout point conforme à la norme CSA D198-1967 de l'Association canadienne de normalisation, plaque qu'il est présentement possible de se procurer sur le marché;

Que cette plaque soit fixée sur l'arrière, à peu près au centre du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, et que sa base soit à une hauteur entre trois et cinq pieds du sol;

Que sous des conditions climatiques normales, cette plaque soit complètement visible de toute distance entre 600 pieds et 100 pieds, de jour, et également de nuit alors que dans ce dernier cas, elle est directement devant les feux de route d'un véhicule automobile;

Que l'emploi de cette plaque n'exclut pas les feux, réflecteurs et autres signaux requis par le Code de la route.

³ G.O. 23 nov. 1968, 6373.

The triangular marker on the tractor in question complied in all respects with the requirements of this regulation.

It is true that the last paragraph of the order refers to the other signalling devices required by the *Highway Code*. But, of course, their absence must have played a determining role in the accident; in my opinion, this is not the case here. I adopt the following two paragraphs taken from the reasons of Turgeon J.A.:

[TRANSLATION] We should consider whether the lack of the regulation red light on the left rear side of the tractor may have contributed to the accident. Since plaintiff-respondent failed to see the indicators that were on the tractor and that were visible from a distance of at least 500 feet, in my view there is no doubt that, had there been an additional red light on the left side, he would not have seen it either.

I conclude that there is no causal link between the statutory fault found by the trial judge to have been committed by defendant-appellant, and the accident sustained by plaintiff-respondent.

The parties referred the Court to *Hébert v. Lamothe*⁴, a decision in which the liability was divided equally between the two drivers. In my opinion, there are major differences between that decision and the case at bar. It suffices to mention the following facts:

- (a) "banks of fog had settled on the highway" when the Hébert accident took place;
- (b) "the road was wet and slippery";
- (c) the tractor "was not equipped with reflectors" and had "no red rear lights";
- (d) the only light on the rear of the tractor was white and it would disappear "at any time" behind a burlap bag.

It was in this context that Abbott J., speaking for the whole Court, began by repeating the *ratio decidendi* of Casey J.A., whose dissenting opinion was accepted by this Court (at p. 1185):

Casey J.A. dissented, holding that the respondent had been extremely imprudent in that, despite the rain and fog, he ventured onto a main road with a vehicle whose

⁴ [1974] S.C.R. 1181.

La plaque triangulaire en l'espèce répondait en tous points aux prescriptions de ce texte.

Il est vrai que le dernier alinéa de l'arrêté réfère aux autres signaux requis par le *Code de la route*. Encore faut-il que leur absence ait joué un rôle déterminant dans l'événement, ce qui à mes yeux n'est pas le cas ici. Je fais miens ces deux paragraphes tirés de l'opinion de M. le juge Turgeon:

Il convient de se demander si l'absence d'un feu rouge réglementaire à l'arrière du tracteur, du côté gauche de celui-ci, a pu contribuer à l'accident. Comme le demandeur intimé a omis de voir la signalisation qui existait sur le tracteur et qui était visible à une distance d'au moins 500 pieds, il m'apparaît certain qu'il n'aurait pas vu davantage un feu rouge additionnel du côté gauche.

J'en viens à la conclusion qu'il n'y a pas de lien de causalité entre la faute statutaire retenue par le premier juge contre le défendeur appellant et l'accident subi par le demandeur intimé.

Les parties nous ont référé à *Hébert c. Lamothe*⁴, arrêt partageant la responsabilité également entre les deux conducteurs. A mon sens, cet arrêt comporte avec la présente espèce des différences majeures. Il suffit de rappeler les faits suivants:

- a) l'accident Hébert est arrivé alors que «des bancs de brouillard couvraient la route»;
- b) «la chaussée était humide et glissante»;
- c) le tracteur «n'était pas muni de réflecteurs» et n'avait pas «de feux rouges à l'arrière»;
- d) le seul feu à l'arrière du tracteur était blanc et il disparaissait «à n'importe quel moment» derrière une poche de jute.

C'est dans ce contexte que M. le juge Abbott, parlant pour la Cour, commence par rappeler le nœud du raisonnement de M. le juge Casey dont l'opinion dissidente fut acceptée par cette Cour (à la p. 1185):

Le juge d'appel Casey a été dissident, concluant que l'intimé avait été extrêmement imprudent en s'aventurant sur un chemin principal, malgré la pluie et le

⁴[1974] R.C.S. 1181.

rear light was inadequate to the point of being almost nonexistent.

Abbott J. continued (at p. 1185):

Under today's conditions, normal prudence requires that the driver of any slow-moving vehicle making use of a main highway when visibility is reduced, should take adequate safety precautions to ensure that following traffic be made aware of his presence in good time.

(The underlining is my own)

There is one final comment to be made regarding speed. Appellant stated at all times that he was not blinded by the headlights on Lagacé's pick-up truck. I have no reason to reject his statement, particularly since at the time appellant should have seen the tractor 300 feet ahead of him, he was some 600 feet from Lagacé's vehicle. However, if he was partially blinded, appellant was required to reduce his speed. It is true that the maximum speed in the place where the accident occurred is sixty miles an hour, but this does not mean that drivers are entitled to maintain this speed under any conditions. The reasonable man of art. 1053 C.C. must act well within the maximum limits set by law when circumstances demand this. In other words, this is a case of the application to the matter of speed of the duty to take care discussed by this Court on many occasions.

For all these reasons, I would affirm the judgment *a quo* and would dismiss the action, the whole with costs.

The judgment of Pigeon, Dickson and Beetz JJ. was delivered by

BEETZ J.—I have had the advantage of reading the reasons of my brother de Grandpré. He summarizes the facts.

There is no doubt as to the fault of respondent. Both the Superior Court and the Court of Appeal agree on this. However, the causal relation between this fault and the accident, which the Superior Court acknowledged, was denied by the Court of Appeal. In the latter's opinion, respondent's fault, the mere breach of a regulation, did not contribute in any way to the accident. In support of his findings Turgeon J.A., speaking for the Court of Appeal, cited three of its decisions dealing

brouillard, au volant d'un véhicule dont la lumière arrière était inadéquate au point d'être inexistante.

M. le juge Abbott poursuit (à la p. 1185):

De nos jours, la prudence normale requiert que le conducteur de tout véhicule se déplaçant lentement sur une route principale quand la visibilité est réduite prenne des précautions de sécurité adéquates pour être vu à temps par les voitures qui le suivent.

(Les soulignés sont de moi)

Un dernier mot quant à la vitesse. L'appelant a affirmé en tout temps qu'il n'avait pas été aveuglé par les phares de la camionnette Lagacé. Je n'ai pas de raison d'écarter cette affirmation d'autant plus qu'au moment où l'appelant aurait dû voir le tracteur à 300 pieds en avant de lui, une distance d'environ 600 pieds le séparait de Lagacé. Si, toutefois, il y a eu éblouissement partiel, l'appelant avait l'obligation de réduire sa vitesse. Il est vrai qu'à l'endroit de l'accident, la vitesse maximum est de 60 milles à l'heure mais cela ne veut pas dire qu'en toutes circonstances, un automobiliste a droit de continuer à cette vitesse. L'homme raisonnable de 1053 C.c. a l'obligation de vivre en deça des plafonds prescrits par la loi lorsque les circonstances l'exigent. En somme, c'est l'application au chapitre vitesse de la règle de prudence énoncée par cette Cour dans de nombreux arrêts.

Pour toutes ces raisons, je confirmerais le jugement dont appel et renverrais l'action, le tout avec dépens.

Le jugement des juges Pigeon, Dickson et Beetz a été rendu par

LE JUGE BEETZ—J'ai eu l'avantage de lire l'opinion de M. le juge de Grandpré. Il résume les faits, ce qui me dispense de le faire.

La faute de l'intimé ne fait aucun doute. Elle est constatée par la Cour supérieure comme par la Cour d'appel. Mais le rapport de causalité entre cette faute et l'accident, reconnu par la Cour supérieure, est nié par la Cour d'appel. Selon cette dernière, la faute de l'intimé, simple violation d'une disposition réglementaire, n'aurait en aucune façon contribué à l'accident. A l'appui de ses conclusions, M. le juge Turgeon qui parle au nom de la Cour d'appel cite trois arrêts de celle-ci

with the problem of causality in circumstances in which a vehicle struck the rear of another vehicle at night: *Lone v. St-André*⁵, *Trottier et Fils v. Lahaie*⁶, *Hébert v. Lamothe*⁷.

The first of these three decisions involves a particular set of circumstances: the truck hit from the rear had broken down, but its lights were on in accordance with regulations. The second decision is essentially to the same effect as the third, and it is in fact cited in the latter. The third was quashed by this Court following the decision of the Court of Appeal in the case at bar: *Hébert v. Lamothe*⁸.

Damage generally results from several sets of facts. Once the primary circumstances are established, the determination of a causal relation between one or more facts evincing fault and the damage presupposes a choice, an appraisal and a characterization of the facts. Thus, in *Hébert v. Lamothe*, the Superior Court and the Court of Appeal had held that the sole cause of an accident was the negligence of the driver of a car who had struck the rear of a poorly illuminated tractor; despite these concurrent findings, this Court did not hesitate to intervene and divide the liability between the two drivers.

In the case at bar, the Court of Appeal appeared to see no choice except between two mutually exclusive hypotheses, namely respondent's fault or appellant's fault. It did not entertain the possibility of a common fault in a case which is particularly amenable to it. This comes close to an implicit application of the "last clear chance" theory, which has sometimes been accepted at common law before division of liability was made possible by legislation in cases of common fault. It goes without saying that this theory was never part of the civil law.

traitant précisément du problème de la causalité dans des circonstances où un véhicule a, la nuit, heurté l'arrière d'un autre véhicule: *Lone c. St-André*⁵; *Trottier et Fils c. Lahaie*⁶; *Hébert c. Lamothe*⁷.

Le premier de ces trois arrêts porte sur des circonstances particulières: le camion heurté à l'arrière était en panne mais ses feux réglementaires étaient allumés. Le deuxième arrêt est substantiellement au même effet que le troisième dans lequel il est d'ailleurs cité. Or le troisième a été cassé par cette Cour après la décision de la Cour d'appel dans la présente cause: *Hébert c. Lamothe*⁸.

Un dommage résulte habituellement de plusieurs séries de faits. Une fois établies les circonstances primaires, la détermination d'un rapport de causalité entre un ou plusieurs faits fautifs et le dommage suppose une sélection, une appréciation et une qualification des faits prouvés. Ces opérations ne relèvent pas uniquement de ce que l'on appelle le juge du fait. Ainsi, dans *Hébert c. Lamothe*, la Cour supérieure et la Cour d'appel avaient considéré comme cause unique d'un accident la négligence du conducteur d'une automobile qui précisément avait frappé l'arrière d'un tracteur mal éclairé; malgré ces conclusions concordantes, cette Cour n'a pas hésité à intervenir et à partager la responsabilité entre les deux conducteurs.

Dans la présente cause, la Cour d'appel ne paraît voir de choix qu'entre deux hypothèses mutuellement exclusives l'une de l'autre, la faute de l'intimé ou bien la faute de l'appelant: elle ne discute en effet aucunement de la possibilité d'une faute commune dans une espèce qui pourtant s'y prête particulièrement bien. C'est là venir tout prêt d'appliquer implicitement la doctrine du «last clear chance» parfois reçue en common law avant que par législation on y rende possible un partage de responsabilité au cas de faute commune. Cette doctrine, évidemment, n'a jamais eu sa place en droit civil.

⁵ [1945] Que. Q.B. 164.

⁶ [1960] Que. Q.B. 734.

⁷ [1970] C.A. 855.

⁸ [1974] S.C.R. 1181.

⁵ [1945] B.R. 164.

⁶ [1960] B.R. 734.

⁷ [1970] C.A. 855.

⁸ [1974] R.C.S. 1181.

The red light on the left rear fender of respondent's tractor was not working, and the red light on the right rear fender was barely visible if at all. Drivers approaching the tractor from the rear were warned of its presence only by a white light, also located on the right rear fender, and the fluorescent triangle required by Order in Council No. 3571. The white light was not designed to indicate the presence of the vehicle from a distance, but to light farm machinery used with the tractor. It was not a tail light, but a spotlight of undetermined intensity that could be turned in any direction. When the accident occurred, this light was pointed partly downward and partly in the direction of the ditch to the right of the tractor, in an angle as to which the evidence provides no particulars. Its light could reduce or neutralize the effect of the red tail light located on the right rear fender, but there is nothing to indicate that the spotlight was at an angle that enabled drivers to see it from any considerable distance. The reflecting marker required by regulations was in its proper place, but its use alone is deemed inadequate by Order in Council No. 3571. Its effectiveness may be further reduced at dusk for cars using their low-beam lights.

I am unable to say with the Court of Appeal that there is no causal link between respondent's fault and the accident. The accident occurred because the tractor was not seen. The fact that it was not very visible can be attributed to respondent and is in my opinion one of the causes of the collision.

Another cause—and the two are not mutually exclusive but cumulative—is that accepted by the Court of Appeal in finding appellant at fault. The tractor struck by appellant was not equipped with adequate signalling devices, but it did have some, and was not completely invisible. I do not feel that it is erroneous to infer from this that if appellant had driven his vehicle with the care and prudence required, he ought to have seen the obstacle sooner.

The mere breach of a regulation does not give rise to the offender's civil liability if it does not cause injury to anyone. However, many traffic

Le feu rouge placé sur l'aile gauche arrière du tracteur de l'intimé ne fonctionnait pas et le feu rouge placé sur l'aile droite arrière était peu visible ou ne l'était pas du tout. Pour signaler la présence du tracteur aux automobilistes venant de l'arrière il n'y avait qu'une lampe blanche située elle aussi sur l'aile droite arrière, et le triangle fluorescent prescrit par l'arrêté en conseil n° 3571. La lampe blanche n'était pas destinée à signaler de loin la présence du véhicule mais à éclairer les machines agricoles utilisées avec un tracteur. Ce n'était pas un feu mais une lampe d'intensité indéterminée et dont on pouvait changer la direction à volonté. Au moment de l'accident, elle était dirigée partiellement vers le sol et partiellement vers le fossé, du côté droit du tracteur, suivant un angle sur lequel la preuve ne fournit pas de précisions. Sa radiation pouvait diminuer ou neutraliser l'effet du feu rouge situé sur l'aile droite arrière mais rien n'indique que cette lampe était placée dans un angle qui permette à un automobiliste de l'apercevoir à une distance appréciable. La plaque réflectorisée réglementaire se trouvait à sa place mais son emploi est jugé insuffisant par l'arrêté en conseil n° 3571. Son efficacité est peut-être encore plus réduite vis-à-vis d'un automobiliste qui circule à la brune avec des phares baissés.

Il m'est impossible d'affirmer avec la Cour d'appel qu'il n'y a aucun lien de causalité entre la faute commise par l'intimé et l'accident. L'accident s'est produit parce que le tracteur n'a pas été vu. Son peu de visibilité, imputable à l'intimé, constitue selon moi l'une des causes de la collision.

Une autre cause—les deux ne sont pas incompatibles mais cumulatives—c'est celle que retient la Cour d'appel en trouvant fautif le comportement de l'appellant. Le tracteur frappé par l'appellant portait une signalisation inadéquate mais il en portait une et il n'était pas totalement invisible. Ce n'est pas une erreur à mon avis d'en inférer que si l'appellant avait conduit son véhicule avec l'attention et la prudence requises, il aurait dû apercevoir l'obstacle plus tôt.

La simple contravention à une disposition réglementaire n'engage par la responsabilité civile du délinquant si elle ne cause de préjudice à personne.

provisions lay down elementary standards of care and make them binding regulations at the same time. Breach of such regulations constitutes civil fault. In cases where such fault is immediately followed by an accident which the standard was expressly designed to prevent, it is reasonable to presume that there is a causal link between the fault and the accident, unless there is a demonstration or a strong indication to the contrary. In my view, this was the approach used by the Court of Appeal in *Charest v. Ouellet*⁹, which was affirmed orally by this Court on May 10, 1973, in the following manner:

“... We are all of the opinion that the Court of Appeal did not err in its judgments”.

A passage from the same decision, to the same effect, is also quoted with approval by this Court in *Hébert v. Lamothe*.

With regard to their essential features, I cannot distinguish between the circumstances in the case at bar and those in *Hébert v. Lamothe*, and, as was decided in that decision, I would divide the liability equally between the two drivers.

The Superior Court ordered respondent to pay appellant \$9,900 with interest since the date of service. The amount is not contested.

I would allow the appeal, set aside the judgment of the Court of Appeal except with regard to costs, and, modifying the judgment of the Superior Court, I would order respondent to pay appellant \$4,950 with interest since the date of service, and costs in Superior Court and in this Court.

Appeal allowed with costs, RITCHIE and DE GRANDPRÉ JJ. dissenting.

Solicitors for the appellant: Godin, Lacoursière & Lamy, Trois-Rivières.

Solicitors for the respondent: Bourret, Allaire, L'Heureux, Gratton & Blain, Montréal.

⁹ [1971] C.A. 616.

Mais un bon nombre de ces dispositions concernant la circulation expriment, tout en les réglementant, des normes élémentaires de prudence. Y contrevenir est une faute civile. Lorsque cette faute est immédiatement suivie d'un accident dommageable que la norme avait justement pour but de prévenir, il est raisonnable de présumer, sous réserve d'une démonstration ou d'une forte indication du contraire, qu'il y a un rapport de causalité entre la faute et l'accident. Cette façon de voir me paraît avoir été celle de la Cour d'appel dans l'arrêt *Charest c. Ouellet*⁹, confirmé oralement par cette Cour le 10 mai 1973, dans les termes suivants:

«... Nous sommes tous d'avis qu'il n'y a pas d'erreur aux jugements de la Cour d'Appel».

Un passage du même arrêt, dans ce sens, est de plus cité avec approbation par cette Cour dans l'arrêt *Hébert c. Lamothe*.

Je ne puis distinguer, pour l'essentiel, les circonstances de la présente cause de celles de l'arrêt *Hébert c. Lamothe* et, comme on l'a décidé dans cet arrêt, je partagerais la responsabilité également entre les deux conducteurs.

La Cour supérieure a condamné l'intimé à payer à l'appellant la somme de \$9,900 avec intérêts depuis l'assignation. Ce quantum n'est pas contesté.

J'accueillerais le pourvoi, je casserais l'arrêt de la Cour d'appel sauf quant aux dépens et, modifiant le jugement de la Cour supérieure, je condamnerais l'intimé à payer à l'appellant la somme de \$4,950 avec intérêts depuis l'assignation et les dépens en Cour supérieure et en cette Cour.

Pourvoi accueilli avec dépens, les juges RITCHIE et DE GRANDPRÉ étant dissidents.

Procureurs de l'appelant: Godin, Lacoursière & Lamy, Trois-Rivières.

Procureurs de l'intimé: Bourret, Allaire, L'Heureux, Gratton & Blain, Montréal.

⁹ [1971] C.A. 616.