

Paul Dumesnil (*Defendant*) *Appellant*;

and

Dame Antoinette Sheehy (*Plaintiff*)
Respondent.

1974: March 25; 1974: June 28.

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

ON APPEAL FROM THE COURT OF QUEEN'S
BENCH, APPEAL SIDE, PROVINCE OF QUEBEC

*Motor vehicle—Accident—Negligence—Vehicles not
in contact—Motorist stopping at intersection rather
than stop sign—Negligence not established—Highway
Victims Indemnity Act, R.S.Q. 1964, c. 232, s. 3—
Highway Code, R.S.Q. 1964, c. 231, ss. 40, 45.*

Jacques Prévost, the husband of respondent, died after overturning at the intersection of a highway and a secondary road in attempting to avoid a collision with the appellant's car. His car did not come into contact with that of appellant. The trial judge concluded that appellant had to rebut the presumption of s. 3 of the *Highway Victims Indemnity Act*, and found him solely responsible for this accident, because he should have stopped at the stop sign and not at the intersection itself, and because he was occupying more than half of the road. The Court of Appeal rejected these propositions of law but concluded that both drivers were jointly liable because they failed to keep to the right, with the result that they were obliged to swerve at the last minute to avoid a collision. Appellant seeks to establish that he committed no fault, and respondent to have the trial judgment reinstated.

Held: The appeal should be allowed.

Before s. 3 of the *Highway Victims Indemnity Act* can be relied on, the plaintiff must show that the effective cause of the damage was the automobile owned by the defendant. It follows that s. 3 does not operate in favour of the plaintiff since the proof of effective causation requires proof of all the circumstances. By placing a burden of proof on the defendant, appellant, the trial judge proceeded to analyse the facts on the basis of an erroneous principle.

The provisions to be applied here are those of s. 40 of the *Highway Code*. The stop sign affords a right of way to vehicles travelling on the main highway, not to those

Paul Dumesnil (*Défendeur*) *Appelant*;

et

Dame Antoinette Sheehy (*Demanderesse*)
Intimée.

1974: le 25 mars; 1974: le 28 juin.

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

EN APPEL DE LA COUR DU BANC DE LA REINE,
PROVINCE DE QUÉBEC

*Automobile—Accident—Faute—Absence de contact
entre les véhicules—Automobiliste arrêtant à l'inter-
section plutôt qu'au signal d'arrêt—Faute non prou-
vée—Loi de l'indemnisation des victimes d'accident
d'automobile, S.R.Q. 1964, c. 232, art. 3—Code de la
route du Québec, S.R.Q. 1964, c. 231, art. 40, 45.*

Le mari de l'intimée, Jacques Prévost, est décédé après avoir capoté à l'intersection d'une route principale et d'une route secondaire en tentant d'éviter une collision avec la voiture de l'appelant. Sa voiture n'est pas entrée en contact avec celle de ce dernier. Le premier juge a conclu que l'appelant devait repousser la présomption de l'art. 3 de la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile* et l'a trouvé seul responsable de cet accident parce qu'il aurait dû arrêter au signal d'arrêt et non à l'intersection même et qu'il occupait plus que la moitié de la route. La Cour d'appel a rejeté ces propositions en droit mais a conclu à la faute conjointe des deux chauffeurs pour le motif qu'ils ont négligé de garder leur droite et se sont placés ainsi dans l'obligation de faire une manœuvre de dernier instant pour éviter une collision. L'appelant demande de faire reconnaître qu'il n'a commis aucune faute et l'intimé demande de faire rétablir le jugement de première instance.

Arrêt: L'appel doit être accueilli.

Avant de pouvoir invoquer l'art. 3 de la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, le demandeur doit prouver que la cause efficiente du dommage est l'automobile appartenant au défendeur. Il s'ensuit que l'art. 3 ne joue pas en faveur de la demande puisque la preuve de la causalité efficiente exige en fait la preuve de toutes les circonstances. En imposant un fardeau au défendeur, appelant, le juge de première instance a donc entrepris l'analyse des faits en s'appuyant sur un principe erroné.

Ici les dispositions de l'art. 40 du *Code de la Route* doivent être appliquées. Le signal d'arrêt confère une priorité de passage à ceux qui circulent sur la route

on the secondary road who encounter a car on that road. Reading ss. 40 and 45 of the *Highway Code* indicates that appellant's obligation was to stop, not at the stop sign itself, but before entering the intersection. Furthermore, whatever the obligation of appellant as to his stopping point, Jacques Prévost was not entitled to the entire width of the road, whether the encounter occurred at the stop sign or halfway between the latter and the intersection.

In the face of these errors of law and of fact by the trial judge, and in the absence of any opinion on the credibility of the testimony, it goes without saying that this Court is in the same position as the Court of Appeal. It should re-examine the record to determine whether the evidence as a whole suggests that appellant committed a fault giving rise to liability. It is therefore impossible to conclude that respondent has established by a preponderance of the evidence that the accident was caused through the fault of appellant.

Nadeau v. Gareau, [1967] S.C.R. 209, referred to.

APPEAL from a judgment of the Court of Queen's Bench, Appeal Side, Province of Quebec, modifying a judgment of the Superior Court. Appeal allowed.

Gilles Y. Renaud, for the defendant, appellant.

Paul Leduc, for the plaintiff, respondent.

The judgment of the Court was delivered by

DE GRANDPRÉ J.—Following a highway accident which resulted in the death of Jacques Prévost, on August 6, 1965, respondent claimed compensation from appellant on her own behalf and that of her minor children. The Superior Court found appellant solely responsible for the accident, and the Court of Appeal concluded that both drivers were jointly liable. Both parties are now seeking action by this Court, appellant to establish that he committed no fault and respondent to have the trial judgment reinstated.

It may be noted at once that the quantum of damages determined by the trial judge is accepted by both parties.

The car driven by the deceased Jacques Prévost did not come into contact with that of appellant.

nationale et non à ceux qui circulent sur la route secondaire et qui rencontrent une voiture sur la même route. De la lecture des art. 40 à 45, il découle que l'obligation de l'appelant était d'arrêter non pas au signal d'arrêt même mais avant d'entrer dans l'intersection. Par ailleurs quelle qu'ait été l'obligation de l'appelant quant à son point d'arrêt, Jacques Prévost n'avait pas droit à la totalité de la largeur de la route, que la rencontre se fasse au signal d'arrêt ou à moitié chemin entre celui-ci et l'intersection.

Devant les erreurs de droit et de faits commises par le juge de première instance et en l'absence d'une opinion sur la qualité morale des témoignages, cette Cour est dans la même situation qu'était la Cour d'appel. Elle doit reprendre l'étude du dossier pour déterminer si la preuve dans son ensemble révèle que l'appelant a commis une faute génératrice de responsabilité. Or il est impossible de conclure que l'intimée a établi par prépondérance de preuve que l'accident a été causé par la faute de l'appelant.

Arrêt mentionné: *Nadeau c. Gareau*, [1967] R.C.S. 209.

APPEL d'un jugement de la Cour du banc de la reine, province de Québec, modifiant un jugement de la Cour supérieure. Appel accueilli.

Gilles Y. Renaud, pour le défendeur, appellant.

Paul Leduc, pour la demanderesse, intimée.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ—A la suite d'un accident de la route dans lequel Jacques Prévost a trouvé la mort, le 6 août 1965, l'intimé, tant pour elle-même que pour ses enfants mineurs, a réclamé une indemnité de l'appelant. La Cour supérieure a trouvé l'appelant seul responsable de cet accident et la Cour d'appel a conclu à la faute conjointe des deux chauffeurs. Les deux parties nous demandent maintenant d'intervenir, l'appelant voulant faire reconnaître qu'il n'a commis aucune faute et l'intimée voulant voir rétablir le jugement de première instance.

Notons immédiatement que le quantum des dommages déterminé par le premier juge est accepté par les deux parties.

La voiture conduite par feu Jacques Prévost n'est pas entrée en contact avec celle de l'appelant.

Respondent argues, however, that her husband had to swerve to the right, and overturned at a point off the highway, due to the fault of appellant, who was coming in the opposite direction.

The meeting between the two cars took place on a secondary highway known as "Golf Road", about thirty feet south of highway 46, a short distance outside Ville-Marie. Before proceeding further the location should be described:

- (1) at the site of the encounter Golf Road is paved to a width of 17 feet;
- (2) this secondary road slopes down from highway 46, with a considerable difference in level, established at 28 feet for a distance of 217 feet;
- (3) the pavement on highway 46 is 22 feet wide;
- (4) the fork between highway 46 and Golf Road is of a particular shape which might be described as an incomplete Y;
- (5) a driver travelling from north to south along highway 46 moves along the trunk and left branch of the incomplete Y, the left branch making a long turn to the east;
- (6) if the driver travelling from north to south in this way wants to get onto Golf Road, he must take the right branch of the Y, which makes an eight-degree angle with the trunk;
- (7) at the intersection of highway 46 with Golf Road, that is at the point where the two branches of the Y meet, the pavement of highway 46 slopes from west to east, at an incline of about four in one hundred.

The deceased Jacques Prévost was travelling from north to south along highway 46, and wanted to turn onto Golf Road. As indicated by the description of the location, it was thus necessary for him to swerve to the right slightly, and begin a descent. At the same time appellant was travelling from south to north along Golf Road and, when the cars met, was preparing to stop, at the intersection itself and not at the signal situated 51 feet away from the junction of the two roads.

As noted by Gagnon J.A. in the Court of Appeal, we have only two eyewitnesses to aid us in

C'est la prétention de l'intimé toutefois que son mari a dû donner un coup de volant à droite et a capoté en dehors de la route à cause de la faute de l'appelant qui venait en sens inverse.

La rencontre entre les deux voitures a eu lieu sur une route secondaire appelée «chemin du golf» à une trentaine de pieds au sud de la route n° 46, un peu en dehors de Ville-Marie. Il importe immédiatement de décrire les lieux:

1. à l'endroit de la rencontre, le chemin du golf est pavé sur une largeur de 17 pieds;
2. ce chemin secondaire est en contrebas de la route n° 46, la dénivellation étant d'importance, ayant été établie à 28 pieds dans une longueur de 217 pieds;
3. le pavage de la route n° 46 a une largeur de 22 pieds;
4. cette bifurcation (route n° 46 et chemin du golf) a une forme très particulière que l'on peut décrire comme un Y imparfait;
5. l'automobiliste qui va du nord au sud sur la route n° 46 circule sur le tronc et sur la branche gauche de ce Y imparfait, branche gauche qui fait un long virage vers l'est;
6. si cet automobiliste procédant ainsi du nord au sud veut s'engager sur le chemin du golf, il doit emprunter la branche droite du Y, branche qui fait avec le tronc un angle de 8 degrés;
7. à l'intersection de la route n° 46 et du chemin du golf, c'est-à-dire au point de rencontre des deux branches du Y, le pavé de la route n° 46 est en pente d'ouest en est, cette pente ayant environ quatre pour cent.

Feu Jacques Prévost procédait du nord vers le sud sur la route n° 46 et voulait emprunter le chemin du golf. Comme l'indique la description des lieux, il lui fallait donc dévier légèrement vers la droite et s'engager dans une descente. Par ailleurs, l'appelant procédait du sud vers le nord sur le chemin du golf et, au moment de la rencontre, s'apprêtait à faire son arrêt, à l'intersection même, et non au signal situé à 51 pieds du point d'intersection des deux routes.

Comme l'indique M. le juge Gagnon en Cour d'appel, deux seuls témoins oculaires peuvent nous

establishing the position of the cars in the moments preceding the accident: Alfred Prévost (father of the deceased) and appellant. Both stated that the other car was encroaching on the wrong side of the road. Before considering the effect of this testimony in light of all the evidence, we must examine whether the trial judge was correct in asserting that s. 3 of the *Highway Victims Indemnity Act* (c. 232) applies in the circumstances, and that appellant should be held responsible if the evidence does not show that the damage occurred without any fault on his part. That section, it will be recalled, states:

3. The owner of an automobile is responsible for all damage caused by such automobile or by the use thereof, unless he proves

(a) that the damage is not imputable to any fault on his part or on the part of a person in the automobile or of the driver thereof . . .

This section replaced s. 53 of the former *Motor Vehicles Act*, R.S.Q. 1941, c. 142, a section which the courts have consistently held did not create a presumption in cases such as the one at bar. In both Acts the provision refers to the "cause" of damage, and I would refer here to the opinion of Fauteux J., as he then was, delivering the Court's opinion on this point in *Nadeau v. Gareau*¹ at p. 218:

[TRANSLATION] A legislature is not presumed to have the intention of making fundamental changes in the law beyond what it has explicitly indicated, whether expressly or by necessary implication, or, in other words, beyond the immediate scope and object of the new law.

It is true that in that case the question was whether s. 3 of the *Highway Victims Indemnity Act* still allows a driver to plead the fault of his victim. The fact remains that the general interpretation to be given to this Act must take into account the principle stated in that case.

Moreover, analysis of the words used leads inevitably to the conclusion that before s. 3 of the *Highway Victims Indemnity Act* can be relied on the plaintiff must show that the effective cause of the damage was the automobile owned by the

aider à établir la position des voitures dans les instants qui ont précédé l'accident: Alfred Prévost (le père du défunt) et l'appelant. Les deux affirment que l'autre automobile empiétait sur son côté gauche de la route. Avant d'étudier l'effet de ces témoignages à la lumière de l'ensemble de la preuve, il faut examiner si le juge de première instance a eu raison d'affirmer qu'en l'espèce l'art. 3 de la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile* (c. 232) trouve son application et que l'appelant doit être trouvé responsable si la preuve n'établit pas que le dommage est survenu sans sa faute. Rappelons le texte de cet article:

3. Le propriétaire d'une automobile est responsable de tout dommage causé par cette automobile ou par son usage, à moins qu'il ne prouve

a) que le dommage n'est imputable à aucune faute de sa part ou de la part d'une personne dans l'automobile ou du conducteur de celle-ci, . . .

Cet article a remplacé l'art. 53 de l'ancienne *Loi des véhicules automobiles*, S.R.Q. 1941, c. 142, article que les tribunaux avaient régulièrement interprété comme ne créant pas de présomption dans les cas comme le nôtre. Dans les deux Lois, le texte parle de «cause» de dommages et je rappellerai l'opinion de M. le juge Fauteux, tel qu'il était alors, parlant pour la Cour sur ce point dans l'affaire *Nadeau c. Gareau*¹, à la p. 218:

Une législature n'est pas présumée avoir l'intention d'apporter des modifications fondamentales à la loi au-delà de ce qu'elle déclare explicitement, soit en termes exprès ou nécessairement implicites ou, en d'autres mots, au-delà du cadre et de l'objet immédiats de la loi nouvelle.

Il est vrai que dans cet arrêt, la question était de savoir si l'art. 3 de la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile* permet encore à l'automobiliste de soulever la faute de la victime. Il reste que l'interprétation générale qu'il faut donner à cette loi doit tenir compte du principe exprimé dans cet arrêt.

D'ailleurs l'analyse des mots employés amène nécessairement à la conclusion qu'avant de pouvoir invoquer l'art. 3 de la *Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile*, le demandeur doit prouver que la cause efficiente du dommage

¹ [1967] S.C.R. 209.

¹ [1967] R.C.S. 209.

defendant. So long as this has not been established the section does not apply. It follows that in all cases where damage is suffered in circumstances like those before the Court, s. 3 does not operate in favour of the plaintiff since the proof of effective causation requires proof of all the circumstances.

By placing a burden of proof on appellant as he did, therefore, the trial judge proceeded to analyse the facts on the basis of an erroneous principle. But that is not all.

It was admitted in argument that, in approaching the intersection, appellant did not stop at the stop sign situated 51 feet from the junction of the two roads. He explained that if he had stopped at the sign, he would not actually have been able to see traffic in both directions on highway 46. He therefore continued moving at a decreasing speed, and was preparing to stop at the intersection itself, when about thirty feet away from it he was met by the car of Jacques Prévost. The trial judge held that appellant was at fault for not stopping at the stop sign.

Gagnon J.A., in the Court of Appeal, rejected this finding:

[TRANSLATION] In my view, the provisions to be applied are those of subs. 14 and 15 of s. 40 of the *Highway Code*. The stop sign affords a right of way to vehicles travelling on the main highway, not to those on the secondary road who encounter a car on that road. Section 45 of the *Highway Code*, which requires drivers to obey traffic signals and the orders and signals of a peace officer, and imposes on every driver an obligation to come to a full stop at a stop sign, only affirms and clarifies the rule laid down in s. 40, at least so far as cases of this kind are concerned. Appellant was required to come to a full stop before entering highway 46, and was also required to yield the right of way to any traffic on that highway. Nor was he obliged to stop at the sign because the road was a foot narrower between the sign and the intersection, though he should have used extra caution. He was required to make one stop, not two. On the other hand, he could not have used a stop made 51 feet from the intersection as an argument for having fulfilled his obligations towards those having a right of way.

est l'automobile appartenant au défendeur. Tant et aussi longtemps que cette preuve n'a pas été apportée, cet article n'a aucune application. Il s'ensuit que dans tous les cas de dommages subis dans des circonstances semblables à celles qui nous sont soumises, l'art. 3 ne joue pas en faveur de la demande puisque la preuve de la causalité efficiente exige en fait la preuve de toutes les circonstances.

En imposant comme il l'a fait un fardeau à l'appelant, le juge de première instance a donc entrepris l'analyse des faits en s'appuyant sur un principe erroné. Mais il y a plus.

Il est admis au débat que l'appelant en approchant de l'intersection ne s'est pas arrêté vis-à-vis le signal d'arrêt situé à 51 pieds de la jonction des deux routes. Il explique qu'arrêté au signal même, il ne lui aurait pas été possible de voir vraiment la circulation dans les deux sens sur la route n° 46. Il a donc continué sa route à une vitesse décroissante et il s'apprêtait à arrêter à l'intersection même lorsqu'à une trentaine de pieds de celle-ci il a été croisé par la voiture de Jacques Prévost. Le juge de première instance fait reproche à l'appelant de ne pas s'être immobilisé au signal d'arrêt.

M. le juge Gagnon, en Cour d'appel, écarte ce reproche:

A mon avis, ce sont les dispositions des paragraphes 14 et 15 de l'article 40 du Code de la Route qui doivent être appliquées. Le signal d'arrêt confère une priorité de passage à ceux qui circulent sur la route nationale et non à ceux qui circulent sur la route secondaire et qui rencontrent une voiture sur la même route. L'article 45 du Code de la Route qui oblige une personne à obéir aux signaux de circulation, ainsi qu'aux ordres et signaux d'un agent de la paix et qui impose à tout conducteur l'obligation de faire un arrêt complet à tout signal d'arrêt ne fait, du moins dans les cas comme celui qui nous occupe que confirmer et préciser la règle posée par l'article 40. L'appelant devait faire un arrêt complet avant de s'engager sur la route 46 et il devait aussi céder le passage à tout véhicule y circulant. Ce n'est pas non plus parce que le chemin se rétrécissait d'un pied entre l'affiche d'arrêt et l'intersection qu'il était obligé d'arrêter au signal, même s'il devait redoubler de prudence. Il avait l'obligation de faire un arrêt et non deux. D'un autre côté, il n'aurait pu s'autoriser d'un arrêt fait à 51 pieds de l'intersection pour prétendre ensuite avoir rempli ses obligations à l'égard de ceux qui avaient un droit prioritaire.

I concur in that view. Reading ss. 40 and 45 of the *Highway Code* convinces me that appellant's obligation was to stop, not at the stop sign itself, but before entering the intersection.

After concluding that appellant had an obligation to come to a full stop at the stop sign, the trial judge pursued his analysis of the respective rights of the parties, and concluded that the deceased Jacques Prévost was entitled to make use of the entire width of the secondary highway, over the whole distance between highway 46 and the stop sign. He blamed appellant for having reduced this space by almost half by not stopping at the sign, and observed:

[TRANSLATION] Indeed, defendant actually proceeded at 25 or 30 m.p.h., passing the stop sign and reducing to a distance of 25 or 30 feet the narrow road where Mr. Prévost had to prepare to meet; instead of having a rectangle 17 by 50 feet, he had only an area of 17 by 30 feet, which is less than the length of two automobiles.

That proposition is clearly unacceptable. Whatever the obligation of appellant as to his stopping point, the deceased Jacques Prévost was not entitled to the entire width of the road, whether the encounter occurred at the stop sign or halfway between the latter and the intersection. This proposition put forward by the trial judge leads me to conclude that the accident could very probably have occurred just as easily if appellant had made his stop at the sign.

I now turn from the law to the facts. In its examination of the record the Court of Appeal, through Gagnon J.A., notes "manifest errors of the trial judge in his assessment of the evidence". I shall not reiterate the detailed study of those errors, but reference should be made to certain of them, as I feel the conclusion of the Court of Appeal on the point is unassailable.

(1) It was physically impossible for Jacques Prévost, in view of the nature of the accident site, to travel in a straight line, and his two passengers, namely his father Alfred and his uncle Emilio, were mistaken in asserting that he could;

Je partage cet avis. La lecture des art. 40 et 45 du *Code de la Route* me convainc que l'obligation de l'appelant était d'arrêter non pas au signal d'arrêt même mais avant d'entrer dans l'intersection.

Après avoir conclu que l'appelant avait l'obligation de s'immobiliser au signal d'arrêt, le juge de première instance continue son analyse des droits respectifs des parties pour conclure que feu Jacques Prévost avait le droit d'occuper la totalité de la largeur de la route secondaire sur toute la longueur entre la route n° 46 et le signal d'arrêt. Il reproche à l'appelant d'avoir réduit cet espace d'à peu près la moitié en n'arrétant pas au signal. Voici comment il s'exprime:

En fait, le défendeur a vraiment continué à 25 ou 30 milles à l'heure, et dépassé le signal d'arrêt pour couper à 25 ou 30 pieds de longueur le chemin étroit où M. Prévost dût préparer la rencontre; au lieu d'avoir un rectangle de 17 x 50, il n'avait plus qu'une surface de 17 x 30 pieds, ce qui est moins long que deux automobiles.

Je ne puis évidemment accepter cette proposition. Quelle qu'ait été l'obligation de l'appelant quant à son point d'arrêt, feu Jacques Prévost n'avait pas droit à la totalité de la largeur de la route, que la rencontre se fasse au signal d'arrêt ou à moitié chemin entre celui-ci et l'intersection. Cette proposition du premier juge m'amène à la conclusion que très probablement l'accident se serait tout aussi bien produit si l'appelant avait fait son arrêt vis-à-vis le signal.

Je passe maintenant de la question de droit à la question de faits. Dans son étude du dossier, la Cour d'appel souligne par la voix de M. le juge Gagnon «des erreurs manifestes du premier juge dans son appréciation de la preuve». Je ne reprendrai pas l'étude détaillée de ces erreurs mais je crois nécessaire d'en souligner quelques unes, la conclusion de la Cour d'appel sur le point me semblant inattaquable.

1. Il était physiquement impossible pour Jacques Prévost, compte tenu de la situation des lieux, de circuler en ligne droite et ses deux passagers, savoir son père Alfred et son oncle Emilio sont dans l'erreur quand ils l'affirment;

(2) the route that the deceased Jacques Prévost had to take in order to enter Golf Road could not be a wide curve;

(3) the evidence does not indicate any change of direction by the Prévost automobile before its driver made a sharp swing to the right, which propelled Emilio Prévost, sitting in the middle of the front seat, against the driver, and which terminated off the side of the road, where the Prévost car came to a stop on its left side, its front facing north, about twelve feet west of Golf Road;

(4) "There is no proof that at the time the two cars met the Prévost car was on the shoulder".

In the face of these errors of law and of fact by the trial judge, and in the absence of any opinion on the credibility of the testimony, it goes without saying that this Court is in the same position as the Court of Appeal. It may and it should re-examine the record to determine whether the evidence as a whole suggests that appellant committed a fault giving rise to liability.

All that respondent alleges against appellant is that he did not keep to the right, and created a dangerous situation, thereby forcing her husband, who feared a collision, to swing the wheel to the right. This was the proposition accepted by the Court of Appeal, as indicated by Gagnon J.A.,

[TRANSLATION] There was only one occupant of each car who saw the other car a few moments before the encounter: Alfred Prévost and appellant. The former contended the latter was driving in the middle of the road. I see no reason to discount his testimony, especially as appellant admitted he might have been driving two feet from the eastern edge of the pavement until he swerved to the right at the last minute. That puts him quite near the centre, and it should be noted, as the trial judge pointed out, that his depositions reflect uncertainty and contain several contradictions as to his speed and certain distances.

2. La trajectoire que devait suivre feu Jacques Prévost pour s'engager dans le chemin du golf ne pouvait être une courbe longue;

3. Il n'est pas question dans la preuve de changement de direction de l'automobile Prévost avant que son chauffeur ne fasse une brusque manœuvre vers la droite, qui a projeté Emilio Prévost, assis au centre de la banquette avant, sur le chauffeur et qui s'est terminée en dehors de la route alors que la voiture Prévost s'est immobilisée sur son côté gauche, le devant vers le nord, à une douzaine de pieds à l'ouest du chemin du golf;

4. «Il n'y a aucune preuve qu'au moment de la rencontre des deux véhicules la voiture de Prévost touchait à l'accotement».

Devant ces erreurs de droit et de faits commises par le juge de première instance et en l'absence d'une opinion sur la qualité morale des témoignages, il va de soi que cette Cour est dans la même situation qu'était la Cour d'appel. Elle peut et elle doit reprendre l'étude du dossier pour déterminer si la preuve dans son ensemble révèle que l'appellant a commis une faute génératrice de responsabilité.

Tout ce que l'intimée reproche à l'appellant est de n'avoir pas gardé sa droite et d'avoir créé une situation de danger forçant ainsi son époux dans l'agonie de la collision à donner un coup de roue vers la droite. C'est cette proposition que la Cour d'appel a retenue dans les mots suivants de M. le juge Gagnon:

Il n'y a qu'un occupant dans chaque voiture qui a vu l'autre automobile quelques instants avant la rencontre: Aldred Prévost et l'appellant. Le premier affirme que le second circulait dans le milieu du chemin. Je ne vois aucune raison de mettre son témoignage de côté, d'autant plus que l'appellant a admis qu'il pouvait circuler à deux pieds de la limite est du pavé jusqu'à ce qu'il oblique à droite au dernier moment. Cela le place bien près du centre et il faut constater, avec le premier juge, que ses dépositions contiennent de l'incertitude et quelques contradictions sur sa vitesse et sur certaines distances.

On the other hand, appellant stated that Prévost was taking the curve on the wrong side, and this was not contradicted by either of the passengers in Prévost's car. Both of them maintained that their driver was proceeding in a straight line. Emilio Prévost stated that it was quite close to the intersection that he was pushed onto the driver by the latter's sudden swerve to the right. If the car had been on its own side when this sudden swerve took place, it would have gone into the ditch very close to the intersection. Appellant estimated Prévost's speed at a minimum of 40 m.p.h., while the Prévosts placed it at about 35 m.p.h. Such a speed at this location, on the wet surface, explains why Prévost had to swerve suddenly, and may have had something to do with the fact that he did not have better control of his car.

I therefore conclude that, in a location where visibility was reduced for each driver, and where the physical conformation, in particular the sharp incline and the narrowness of the pavement, called for great caution, both drivers failed to keep to the right, with the result that they were obliged to swerve at the last minute to avoid a head-on collision, and this twofold negligence was the cause of the accident. In my opinion the liability should be shared equally.

With respect, I cannot subscribe to that conclusion. It is true that the testimony of appellant contained uncertainty and some contradiction. However, nowhere does he admit anything suggesting he was not on his own side of the road. Indeed, as his car measured 6½ feet, and the space on his right before his swerve towards the shoulder was at most two feet, he thus took up a maximum of 8½ feet on a highway which was 17 feet wide. It must be recalled that at this point his speed was decreasing, as he had to stop a few feet further on.

Furthermore, the testimony of Alfred Prévost is subject to reservation. As Gagnon J.A. himself notes in another part of his reasons, he was certainly mistaken when he alleged that his son Jacques did not have to pull to the right to enter Golf Road. I am satisfied by the body of the evidence that at the time Alfred Prévost saw appellant's car, the car in which Prévost was riding was not on its own side of the road, but was trying to regain the right hand side while proceeding at 30-35 m.p.h. down a steep incline, after leaving a

D'autre part, l'appellant dit que Prévost prenait la courbe de son côté à lui et ceci n'est pas contredit par l'un ou l'autre des passagers Prévost. Tous deux prétendent que leur chauffeur avançait en ligne droite. Emilio Prévost précise que ce n'est que près de l'intersection qu'il a été projeté sur le chauffeur par la brusque manœuvre de ce dernier vers la droite. Si la voiture avait été à sa droite au moment de ce brusque coup de roue, elle aurait pris le fossé tout près de l'intersection. L'appellant évalue la vitesse de Prévost à un minimum de 40 milles à l'heure, tandis que les Prévost l'estiment à environ 35 milles à l'heure. Cette vitesse à cet endroit, sur la chaussée humide, explique pourquoi Prévost a dû donner un rapide coup de volant et elle n'est pas étrangère au fait qu'il n'ait pu mieux contrôler sa voiture.

J'en viens donc à la conclusion que les deux chauffeurs, à cet endroit où pour chacun la visibilité était réduite, où la conformation des lieux, en particulier la pente prononcée et l'étroitesse du pavé, exigeait beaucoup de prudence, ont tous deux négligé de garder leur droite, de sorte qu'ils se sont placés dans l'obligation de faire une manœuvre de dernier instant pour éviter une collision face à face et que cette double négligence a été la cause de l'accident. Je suis d'avis que la responsabilité doit être partagée également.

Avec déférence, je ne puis partager cette conclusion. Il est vrai que l'appellant a donné un témoignage qui contient de l'incertitude et quelques contradictions. Toutefois, nulle part admet-t-il le moindre fait qui permette de conclure qu'il n'était pas à sa droite. En effet, sa voiture ayant 6½ pieds et l'espace à sa droite avant sa déviation vers l'accotement étant d'au plus 2 pieds, il occupait donc au maximum 8½ pieds sur une route dont la largeur était de 17 pieds. Il faut se souvenir qu'à ce moment-là sa vitesse était décroissante puisqu'il devait s'arrêter quelques pieds plus loin.

Par ailleurs, le témoignage d'Alfred Prévost est sujet à caution. Comme le souligne M. le juge Gagnon lui-même dans une autre partie de ses notes, il était certainement dans l'erreur lorsqu'il a affirmé que son fils Jacques n'avait pas à incliner vers la droite pour s'engager dans le chemin du golf. L'ensemble de la preuve me satisfait qu'au moment où Alfred Prévost a vu la voiture de l'appellant, le premier occupait une voiture qui n'était pas à sa droite mais qui essayait d'y revenir alors qu'il procédait à 30, 35 milles à l'heure dans

main highway where the pavement sloped from west to east, which so far as the deceased Jacques Prévost was concerned was from right to left. In other words, Alfred Prévost was not really very well placed to determine the exact position of appellant's car at that moment.

Judging merely from the testimony of the only two witnesses, I do not see, and I say so with all due respect, how it can be concluded that respondent has established fault by appellant. On the basis of the only oral accounts, appellant's actions do not appear to have been at fault.

This conclusion is reinforced, if need be, by the braking and skid marks (to use the witness's own term) found by Officer Lortie within an hour after the accident. In his testimony Lortie stated, and re-affirmed, that from what he could see the marks were left by the car of the deceased Jacques Prévost. Though admitting that this was a "quite clever and logical" theory, the trial judge declined to admit that the marks were really made by the Prévost car. In reaching such a conclusion, the trial judge did not impugn the veracity of Lortie as a witness, but he gave seven reasons which he said convinced him that "Mr. Lortie's sketches and statements are incorrect and inaccurate".

This view was not shared by the Court of Appeal, though it did not lay any real stress on the point in the remarks of Gagnon J.A.:

[TRANSLATION] When Lortie arrived on the scene he saw a long continuous mark, which he followed from a point thirty feet from the south-west corner of the intersection, on the pavement and then on the shoulder, and into the ditch, to the spot where he found the Prévost car. There was another mark alongside the first, but it was not continuous. The lack of accuracy in his testimony related to such facts as the position of the stop sign, which he did not check himself.

The Court of Appeal raised a question as to the "evidentiary value of this mark". For my part, I see it as testimony far superior to that of the two eyewitnesses, and as a complete answer to all questions raised by the record. In view of this mark, the statement made by Alfred Prévost that

une descente abrupte, ayant quitté une route principale dont le pavage avait une inclinaison d'ouest en est, c'est-à-dire, quant à feu Jacques Prévost, de la droite vers la gauche. En d'autres termes, Alfred Prévost n'était pas vraiment en très bonne posture pour déterminer la position exacte de la voiture de l'appelant à ce moment-là.

Si l'on s'en tient à ces deux seuls témoignages, je ne vois pas, je le dis en toute déférence, comment l'on peut conclure que l'intimée a établi la faute de l'appelant. La conduite de celui-ci sur cette seule preuve orale ne me semble pas entachée de faute.

Cette opinion est raffermie, s'il en était besoin, par les traces de freinage et dérapage (pour employer l'expression même du témoin) relevées par l'agent Lortie dans l'heure qui a suivi l'accident. Dans son témoignage, Lortie a affirmé et réaffirmé qu'à ses yeux ces traces avaient été laissées par l'automobile de feu Jacques Prévost. Tout en reconnaissant qu'il s'agissait là d'une théorie «assez habile et logique», le juge de première instance a refusé d'admettre que vraiment il s'agissait là des traces Prévost. Pour en arriver à cette conclusion, le premier juge n'attaque pas la véracité de Lortie comme témoin mais il mentionne sept raisons qui le convainquent, dit-il, que «des croquis et les dires de M. Lortie sont erronés et non conformes à la réalité».

La Cour d'appel n'a pas partagé cette opinion bien qu'elle ne se soit pas exprimée vigoureusement sur le point par la voix de M. le juge Gagnon:

Lortie, à son arrivée sur les lieux a vu une longue trace continue qu'il a suivie à partir d'un point situé à trente pieds du coin sud-ouest de l'intersection sur le pavé, puis sur l'accotement et dans le fossé jusqu'à l'endroit où il a trouvé la voiture de Prévost. À côté de cette trace, il y en avait une seconde qui, elle n'était pas continue. Les imprécisions de son témoignage se rapportent à des faits tels que la position du signal d'arrêt qu'il n'avait pas contrôlée lui-même.

La Cour d'appel se pose des questions quant à «la valeur probante de cette trace». Quant à moi, j'y vois là un témoignage de beaucoup supérieur à ceux des deux témoins oculaires et la réponse exacte à toutes les questions que pose le dossier. Devant cette trace, l'affirmation faite par Alfred

appellant was in the middle of the road cannot be regarded as the determining cause of the accident. The mark established that eight feet south of the intersection the left wheels of the Prévost car occupied 13.5 feet of a pavement which was 17 feet wide. It is therefore impossible to conclude that respondent has established by a preponderance of the evidence that the accident was caused through the fault of appellant.

I would therefore allow the appeal and dismiss the action with costs in all Courts.

Appeal allowed with costs.

Solicitors for the defendant, appellant: Page, Beauregard, Duchesne, Renaud & Desmarais, Montreal.

Solicitors for the plaintiff, respondent: Bisailon, Leduc & Vallée, Montreal.

Prévost que l'appelant occupait le milieu de la route ne peut plus être retenue comme une cause déterminante de l'accident. Cette trace établit qu'à 8 pieds au sud de l'intersection les roues gauches de la voiture Prévost occupaient 13.5 pieds de ce pavage de 17 pieds. Il est donc impossible de conclure que l'intimée a établi par prépondérance de preuve que l'accident a été causé par la faute de l'appelant.

Je maintiendrais donc l'appel et je renverrais l'action avec dépens dans toutes les cours.

Appel accueilli avec dépens.

Procureurs du défendeur, appellant: Page, Beauregard, Duchesne, Renaud & Desmarais, Montréal.

Procureurs de la demanderesse, intimée: Bisailon, Leduc & Vallée, Montréal.