

The Canadian National Railway Company
(Defendant) Appellant;

and

France Vincent (Plaintiff) Respondent.

1978: April 27; 1978: October 31.

Present: Laskin C.J. and Martland, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey and Pratte JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

Negligence — Accident at a level crossing — Quasi-delictual fault — Contributory negligence — Facts to be decided by jury — Respect for the jury's verdict — Civil Code, art. 1053 — Code of Civil Procedure, arts. 363, 380 — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 342(4), 372.

Respondent, then eleven years of age, was hit by a locomotive as, riding her bicycle, she was entering a level crossing in a densely populated area of Montreal. The Superior Court, following a jury verdict, held appellant to be liable to the extent of 55 per cent and condemned it to pay respondent the sum of \$55,429. The majority of the Court of Appeal upheld this judgment. The appeal before this Court raises the issue of whether the verdict of the jury should be held to be unreasonable because the facts for which the appellant was blamed by the jury would not, in law, constitute a fault for which appellant can be held responsible.

Held (Martland and Spence JJ. dissenting): The appeal should be dismissed.

Per Laskin C.J. and Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey and Pratte JJ.: Even though appellant did not breach any statute or regulation, it must nevertheless be determined whether it committed a quasi-delict, that is whether its conduct was that of a reasonable person concerned about the interests of others and placed in the same external situation. In a jury trial the function of the judge is to state the law, while that of the jury is to decide the facts. Inasmuch as the jury has acted within its competence, the verdict is binding on the Court unless it is unreasonable. Where, as in the case at bar, the criterion that is to be used to determine whether there has been a quasi-delict is the conduct of a prudent and reasonable man, it is up to the judge to explain to the jury what is meant by this prudent and reasonable man but it is up to the jury, on the other hand, to decide whether the conduct of the defendant meets the requirements of this criterion. In deciding that appellant had

La compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada (Défenderesse) Appelante;

et

France Vincent (Demanderesse) Intimée.

1978: 27 avril; 1978: 31 octobre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey et Pratte.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

Responsabilité — Accident à un passage à niveau — Faute quasi-délictuelle — Négligence commune — Jury, juge des faits — Respect du verdict du jury — Code civil, art. 1053 — Code de procédure civile, art. 363, 380 — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 342(4), 372.

L'intimée, alors âgée de 11 ans, a été heurtée par une locomotive au moment où, circulant à bicyclette, elle s'engageait sur une traverse à niveau dans un quartier populaire de Montréal. La Cour supérieure, à la suite d'un verdict d'un jury, a tenu l'appelante responsable dans une proportion de 55 pour cent et l'a condamnée à payer à l'intimée la somme de \$55,429. La majorité de la Cour d'appel a confirmé ce jugement. Le pourvoi devant cette Cour soulève la question de savoir si le verdict du jury doit être tenu pour déraisonnable parce que les griefs retenus par le jury contre l'appelante ne constitueraient pas en droit, des fautes qui peuvent lui être reprochées.

Arrêt (les juges Martland et Spence étant dissidents): Le pourvoi doit être rejeté.

Le juge en chef Laskin et les juges Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey et Pratte: L'appelante n'ayant commis aucune faute statutaire ou réglementaire, il faut néanmoins rechercher si elle a commis un quasi-délit, c'est-à-dire si sa conduite a été celle d'une personne avisée et soucieuse des intérêts d'autrui placée dans les mêmes circonstances externes. Dans un procès par jury, le rôle du juge est de dire le droit, celui du jury est de se prononcer sur les faits. Et dans la mesure où il se prononce sur une matière de sa compétence, le verdict, à moins qu'il ne soit déraisonnable, lie le tribunal. Lorsque, comme en l'espèce, le critère qui doit servir à déterminer s'il y a eu quasi-délit est celui de la conduite de l'homme prudent et raisonnable, il appartient au juge d'expliquer au jury ce que l'on entend par cet homme prudent et raisonnable mais il appartient par contre au jury de décider si la conduite de la partie défenderesse rencontre les normes de ce critère. En décidant que

been imprudent in not taking maximum safety measures, the jury did not adopt a standard of prudence and foresight so high as to show a lack of understanding of reality or to indicate a disregard for the dictates of reason. The jury's finding that respondent's fault did not have the degree of unforeseeability that would have made it a "*cas fortuit*" and that appellant should assume part of the liability for the accident is essentially a question of appreciation of the facts. The jury resolved it after taking all circumstances into account. Its decision could have been different but does not seem irrational.

Per Martland and Spence JJ., dissenting: The jury's findings of negligence are contrary to the weight of the evidence and cannot be supported. This is an unreasonable and unjust verdict that should be set aside.

[*Metropolitan Railway Co. v. Jackson* (1877), 3 A.C. 193, followed; *Gagné v. Côté*, [1970] S.C.R. 25; *Canadian National Railway Co. v. Ashby*, [1976] C.A. 594; *Vachon v. Pouliot*, [1970] C.A. 964; *City of Verdun v. Yeoman*, [1925] S.C.R. 177; *City of Ottawa v. Munroe*, [1954] S.C.R. 756; *Volkert v. Diamond Truck Co. Ltd.* (1939), 66 Que. K.B. 385; *Lemoine v. Drake* (1940), 68 Que. K.B. 567; *Lajeunesse v. Lamarche*, [1970] C.A. 73; *Vineberg v. Larocque*, [1950] Que. K.B. 1; *Glasgow Corporation v. Muir* [1943] A.C. 448; *Qualcast (Wolverhampton) Ltd. v. Haynes*, [1959] A.C. 743; *Paskivski v. Canadian Pacific Ltd.*, [1976] 1 S.C.R. 687, referred to: *C.N.R. v. Lancia*, [1949] S.C.R. 177; *Wade v. C.N.R.*, [1978] 1 S.C.R. 1064, (1977), 80 D.L.R. (3d) 214; distinguished.]

APPEAL from a decision of the Court of Appeal of Quebec¹ affirming a judgment of the Superior Court. Appeal dismissed, Martland and Spence JJ. dissenting.

Roland Boudreau, Q.C., Alphonse Giard and Michel Martineau, for the appellant.

Jean Crépeau, Q.C., and Louis A. Toupin, for the respondent.

The judgment of Laskin C.J. and Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey and Pratte JJ. was delivered by

PRATTE J.—Appellant is appealing from the majority decision (Turgeon and Kaufman JJ.A.,

¹ [1975] C.A. 761.

l'appelante avait été imprudente en ne prenant pas des mesures de sécurité maximum, le jury n'a pas adopté un critère de prudence et de prévoyance si élevé que l'on puisse dire qu'il est la manifestation d'une absence de compréhension de la réalité des choses ou l'indication que le jury n'a pas agi selon les dictées de la raison. La conclusion du jury que la faute de l'intimée n'avait pas le caractère d'imprévisibilité qui en aurait fait un cas fortuit et que l'appelante devait porter une partie de la responsabilité de l'accident est essentiellement une question d'appréciation des faits. Le jury l'a résolue en tenant compte de toutes les circonstances. Sa décision aurait pu être différente mais n'apparaît pas irrationnelle.

Les juges Martland et Spence dissidents: Les conclusions de négligence du jury vont à l'encontre de la prépondérance de la preuve et elles ne sont pas fondées. Il s'agit d'un verdict déraisonnable et injuste qui devrait être infirmé.

[Jurisprudence: *Metropolitan Railway Co. v. Jackson* (1877), 3 A.C. 193 (arrêt suivi); *Gagné c. Côté*, [1970] R.C.S. 25; *Cie des Chemins de fer nationaux du Canada c. Ashby*, [1976] C.A. 594; *Vachon c. Pouliot*, [1970] C.A. 964; *Cité de Verdun c. Yeoman*, [1925] R.C.S. 177; *Cité d'Ottawa c. Munroe*, [1954] R.C.S. 756; *Volkert c. Diamond Truck Co. Ltd.* (1939), 66 B.R. 385; *Lemoine c. Drake* (1940), 68 B.R. 567; *Lajeunesse c. Lamarche*, [1970] C.A. 73; *Vineberg c. Larocque*, [1950] B.R. 1; *Glasgow Corporation v. Muir*, [1943] A.C. 448; *Qualcast (Wolverhampton) Ltd. v. Haynes*, [1959] A.C. 743; *Paskivski c. Canadien Pacifique Ltée*, [1976] 1 R.C.S. 687; distinction faite avec les arrêts *C.N. c. Lancia*, [1949] R.C.S. 177 et *Wade c. C.N.*, [1978] 1 R.C.S. 1064, (1977), 80 D.L.R. (3d) 214.]

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel du Québec¹ confirmant un jugement de la Cour supérieure. Pourvoi rejeté, les juges Martland et Spence étant dissidents.

Roland Boudreau, c.r., Alphonse Giard et Michel Martineau, pour l'appelante.

Jean Crépeau, c.r., et Louis A. Toupin, pour l'intimée.

Le jugement du juge en chef Laskin et des juges Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey et Pratte a été rendu par

LE JUGE PRATTE—L'appelante se pourvoit contre l'arrêt majoritaire (les juges Turgeon et

¹ [1975] C.A. 761.

Tremblay C.J. dissenting) of the Court of Appeal of the province of Quebec upholding the judgment of the Superior Court of the district of Montreal (Nadeau J.) which, following the verdict of the jury, had held appellant to be liable for the accident that occurred to respondent to the extent of 55 per cent and had condemned appellant to pay respondent the sum of \$55,429 in damages, with interest and costs.

The only issue raised by this appeal is whether the verdict of the jury should be held to be unreasonable because the facts for which the appellant was blamed by the jury would not, in law, constitute a fault for which appellant can be held responsible.

The accident which gave rise to this dispute occurred in the City of Montreal during the afternoon of April 15, 1964; respondent, then eleven years of age, when riding her bicycle in the wrong direction on Préfontaine Street, a one-way street, was hit by one of appellant's locomotives as she was entering a level crossing.

There is no dispute as to the circumstances of the accident, which are described as follows by Turgeon J.A. (the decision of the Court of Appeal is summarized at [1975] C.A. 761):

[TRANSLATION] There is evidence to show that the area where the accident took place is densely populated, that it contains nine churches, seven schools and eleven playgrounds in the more or less immediate vicinity of the railway tracks, that Adélarde Langevin school has a schoolyard located a few feet from the railway which is used by between seven and eight hundred pupils. There are approximately 90,000 people affected by the railroad's activities in this area. It is a very busy line.

The Préfontaine Street level crossing consists of five railway lines running west to east and intersecting Préfontaine Street, which runs in a south-north direction. It is equipped with flashing lights with bells arranged in the following manner: one light at the southeast corner, one at the southwest corner and one at the northwest corner of the five sets of tracks. The accident occurred on the first set of tracks north of the level crossing. At this point, just before the level crossing, the trains

Kaufman, le juge en chef Tremblay, dissident) de la Cour d'appel de la province de Québec, qui a confirmé le jugement de la Cour supérieure du district de Montréal (le juge Nadeau); celui-ci, à la suite du verdict d'un jury, avait tenu l'appelante responsable, dans une proportion de 55 pour cent, de l'accident dont l'intimée avait été victime, et avait condamné l'appelante à payer à l'intimée, à titre de dommages-intérêts, la somme de \$55,429 avec intérêts et dépens.

La seule question soulevée par ce pourvoi est celle de savoir si le verdict du jury doit être tenu pour déraisonnable parce que les griefs retenus par le jury contre l'appelante ne constitueraient pas, en droit, des fautes qui peuvent lui être reprochées.

L'accident qui est à l'origine de ce litige est survenu dans la ville de Montréal au cours de l'après-midi du 15 avril 1964, lorsque l'intimée, alors âgée de 11 ans, circulant à bicyclette sur la rue Préfontaine en direction contraire à celle prescrite, a été frappée par une locomotive de l'appelante au moment où elle s'engageait sur une traverse à niveau.

Il n'y a pas de discussion quant aux circonstances de l'accident que le juge Turgeon de la Cour d'appel décrit comme suit (l'arrêt de la Cour d'appel apparaît en résumé à [1975] C.A. 761):

Il est en preuve que le secteur où s'est produit l'accident est très peuplé, qu'il comprend neuf églises, sept écoles, onze terrains de jeux dans le voisinage plus ou moins immédiat des voies ferrées, que l'école Adélarde Langevin a une cour située à quelques pieds de la voie ferrée et fréquentée par sept à huit cents élèves. La population touchée par les activités du chemin de fer dans le secteur est d'environ 90,000 personnes. C'est une ligne très achalandée.

Le passage à niveau de la rue Préfontaine est formé de cinq voies ferrées allant de l'ouest à l'est et coupant la rue Préfontaine qui est en direction sud-nord. Il est muni de poteaux clignotants avec cloches disposés de la façon suivante: un poteau situé au côté sud-est, un autre au côté sud-ouest des cinq voies et un situé du côté nord-ouest. L'accident est arrivé sur la première voie au nord du passage à niveau. A cet endroit, peu avant la traverse à niveau, les trains qui viennent de l'ouest,

coming from the west, such as the locomotive which caused the accident, are coming out of an inclined curve and running alongside buildings, including those of a transport company.

At the time of the accident there was a large truck parked facing south, on the northwest side of Préfontaine Street. According to the witness Pellerin, who was on board the locomotive as assistant fireman, this truck was parked about twelve feet from the tracks, beside the signal post, and was blocking his view.

The victim France Vincent was eleven years old. She was living on Préfontaine Street, and when the accident occurred she was coming home from playing in the Marchand schoolyard located south of the railway tracks. Heading south, almost in the centre of Préfontaine Street, she passed the truck parked on the northwest side and then rode onto the railway tracks. It was then that the accident occurred. The train was travelling west and the victim was dragged for some distance before it stopped.

France Vincent said that before the accident she had neither seen nor heard the approaching train, no doubt because her view was obstructed by the above-mentioned truck.

The locomotive involved in the accident was a shunting yard locomotive with the engine at the front and the control cab at the rear, so that the engineer, who was sitting on the right rear side, could not see anything on the left side, and vice versa for the fireman, who was seated on the left side of the cab. This locomotive had no speed indicator, nor did it have a brake handle within reach of the fireman, on the left side of the cab. In an emergency he had to ask his colleague to apply the brakes.

The three people who were at the rear of the locomotive when the accident occurred were Henri Aubertin, locomotive engineer, seated on the right side of the cab, who looked after the operation of the engine; Léonce Pellerin, locomotive fireman, seated on the left side of the cab and responsible for supervision; and Roger Briand, brakeman, who was standing in the car directly behind the locomotive.

To this summary of the facts, which is fully supported by the evidence, I wish to add only that it was within appellant's knowledge that children frequently played on the railway tracks in the vicinity of the place where the accident occurred. The situation was such that the locomotive engineer, Henri Aubertin, who was familiar with the area where he frequently worked, had developed

comme la locomotive qui a causé l'accident, sortent d'une courbe à pente et longent des bâtisses, notamment celles d'une compagnie de transport.

Au moment de l'accident, il y avait un gros camion stationné en direction sud, du côté nord-ouest de la rue Préfontaine. Selon le témoin Pellerin, qui était à bord de la locomotive comme assistant-chauffeur, ce camion était stationné à environ 12 pieds de la voie ferrée à côté du poteau signaleur et lui bloquait la vue.

La victime France Vincent était âgée de 11 ans. Elle demeurait sur la rue Préfontaine et lors de l'accident elle revenait de jouer dans la cour de l'école Marchand sise au sud des voies ferrées. Alors qu'elle circulait du nord au sud, à peu près au centre de la rue Préfontaine, elle passa à côté du camion stationné du côté nord-ouest pour ensuite s'engager sur la voie ferrée. C'est à ce moment que l'accident se produisit. Le convoi de chemin de fer circulait de l'est à l'ouest et la victime fut traînée sur une certaine distance avant l'arrêt du convoi.

France Vincent a affirmé qu'avant l'accident elle n'avait ni vu ni entendu le convoi qui approchait, sans doute parce que sa vue était obstruée par le camion mentionné plus haut.

La locomotive impliquée dans l'accident était une locomotive de cour de triage avec moteur situé à l'avant et cabine de pilotage à l'arrière, de sorte que le conducteur assis à l'arrière du côté droit ne pouvait voir du côté gauche et vice-versa pour le chauffeur assis du côté gauche de la cabine. Cette locomotive n'avait pas d'indicateur de vitesse et n'avait pas non plus de manette de freins à la disposition du chauffeur assis à gauche dans la cabine. En cas d'urgence, il devait demander à son compagnon d'appliquer les freins.

Les trois personnes qui étaient à l'arrière de la locomotive lors de l'accident étaient: Henri Aubertin, ingénieur de locomotive, assis du côté droit dans la cabine de pilotage et qui s'occupait de la conduite de l'engin; Léonce Pellerin, chauffeur de la locomotive, assis du côté gauche dans la cabine et préposé à la surveillance; Roger Briand, serre-freins, debout dans le wagon immédiatement à l'arrière de la locomotive.

A ce résumé des faits, tout à fait conforme à la preuve, je veux seulement ajouter qu'à la connaissance de l'appelante, des enfants jouaient fréquemment sur la voie ferrée aux abords du lieu de l'accident. La situation était telle que l'ingénieur de locomotive, Henri Aubertin, familier avec les lieux où il travaillait fréquemment, avait pris l'habitude d'utiliser la cloche de la locomotive même si

the habit of using the locomotive's bell even though this measure was prohibited by the City of Montreal by-laws; his testimony reads in part as follows:

[TRANSLATION] Q. You do not remember having seen children?

A. No, because there are so many in that area, I do not remember.

Q. When you say there are so many in that area, when you have gone past there over the last two years, have you often seen children?

A. Yes, many.

Q. Now, when you were approaching Préfontaine Street, did you, as you were in charge, responsible for the locomotive, did you make any signals, did you give any signals when you were approaching the level crossing?

A. Yes, the locomotive's bell was operating.

Q. Were you required to use the bell?

A. No, not necessarily. I did this simply as a safety measure.

Q. Did you use the whistle?

A. No, I didn't use the whistle.

Q. Why didn't you use the whistle?

A. It is prohibited by the city of Montreal by-laws.

Q. Did the by-laws, to your knowledge, also mention the bell?

A. Absolutely.

Q. And if I understand correctly, you yourself used the bell anyway?

A. Yes, because in that area there are always children on the tracks. We use the locomotive's bell as a safeguard.

Respondent, who was seriously injured in this accident and suffers from a permanent partial disability, sued appellant in damages for \$101,280. The case was heard by a judge and jury. The jury rendered a verdict of contributory negligence whereby it assigned 95 per cent of the liability to appellant and 5 per cent to respondent. The jury also assessed the damage suffered by respondent at \$100,780. The jury's verdict reads as follows:

cette mesure de prudence était interdite par les règlements de la ville de Montréal; il a notamment témoigné comme suit:

Q. Vous ne vous souvenez pas d'avoir vu d'enfants?

R. Non, parce qu'il y en a tellement dans ce coin-là, je ne m'en souviens pas.

Q. Quand vous dites qu'il y en a tellement dans ce coin-là, lorsque vous êtes passé depuis 2 ans, vous avez souvent vu des enfants?

R. Oui, beaucoup.

Q. Maintenant, en approchant de la rue Préfontaine, est-ce que vous, qui étiez en charge, là, responsable de la locomotive, vous avez fait des signaux quelconques, vous avez donné des signaux quelconques en approchant du passage à niveau?

R. Oui, la cloche de la locomotive était en fonction.

Q. Étiez-vous obligé de vous servir de la cloche?

R. Non, pas nécessairement. Je faisais simplement ça comme mesure de sécurité.

Q. Est-ce que vous avez utilisé le sifflet?

R. Non, je n'ai pas utilisé le sifflet.

Q. Pourquoi vous n'avez pas utilisé le sifflet?

R. Il est interdit par les règlements de la Ville de Montréal.

Q. Est-ce que les règlements, à votre connaissance, mentionnent également la cloche?

R. Absolument.

Q. Et si je comprends bien, vous vous serviez quand même de la cloche vous-même?

R. Oui, parce que dans ce secteur, il y a toujours des enfants qui sont sur la voie. Comme mesure de précaution, on se sert de la cloche de la locomotive.

Grièvement blessée au cours de cet accident et atteinte d'une incapacité partielle permanente, l'intimée a poursuivi l'appelante en dommages-intérêts pour un montant de \$101,280. La cause a été instruite devant un juge et un jury. Le jury a rendu un verdict de négligence commune par lequel il imputait 95 pour cent de la responsabilité à l'appelante et 5 pour cent à l'intimée; le jury a également évalué les dommages subis par l'intimée à la somme de \$100,780. Le verdict du jury se lit comme suit:

[TRANSLATION]

TO BE SUBMITTED TO THE JURY

1—On or about April 15, 1964, at about 4:40 p.m., was France Vincent, the minor daughter of plaintiff Jean-Guy Vincent, involved in a collision with a train at the level crossing on Préfontaine Street in Montreal?

A. Yes—unanimous

2—Was the said train at the time under the care and supervision of the employees of defendant, the Canadian National Railways, who were at the time performing the duties for which they were employed?

A. Yes—unanimous

3—Was the accident solely and exclusively attributable to the actions or omissions of defendant itself and of its employees in charge of the locomotive? If the answer is yes, state what these actions or omissions consisted of. (Please give all necessary details, in each of the above two cases, where appropriate.)

A. No—5 to 1

4—Was the accident solely and exclusively attributable to the actions or omissions of France Vincent? If the answer is yes, state what these actions or omissions consisted of. (Please give all necessary details.)

A. No—unanimous

5—If you have answered no to both preceding questions, was the accident attributable in part to the actions or omissions of the defendant itself and of its employees in charge of the locomotive and also in part to those of France Vincent? If the answer is yes, state what these deeds, actions or omissions of each of the above parties consisted of, giving all necessary details.

A. Yes—5 to 1

Defendant:

We think that in view of the densely populated area, right near a school with the train coming out of an inclined curve, maximum safety measures should have been taken. To this must be added the fact that it was impossible for Mr. Pellerin to apply the brakes, and the lack of a speed indicator.

Even though Pellerin's view was obstructed by the truck, he continued on without ascertaining whether the tracks were clear, relying solely on the small white light.

A ETRE SOUMISES AU JURY

1—Le ou vers le 15 avril 1964, vers 4.40 p.m. France Vincent, fille mineure du demandeur Jean-Guy Vincent, a-t-elle été impliquée dans une collision avec un train au passage à niveau de la rue Préfontaine à Montréal?

R. Oui—unanime

2—Ledit train était-il alors sous la garde et la direction des employés de la défenderesse, Les Chemins de Fer Nationaux du Canada, alors dans l'exécution des fonctions pour lesquelles ils étaient employés?

R. Oui—unanime

3—L'accident est-il uniquement et exclusivement attribuable aux faits, agissements ou omissions, tant de la défenderesse elle-même que de ses employés en charge de la locomotive? Dans l'affirmative, dites en quoi ont consisté ces faits, agissements ou omissions. (Précisez, s.v.p., en donnant tous les détails nécessaires, et ce dans chacun des deux cas ci dessus, s'il y a lieu.

R. Non—5 à 1

4—L'accident est-il uniquement et exclusivement attribuable aux faits, agissements ou omissions de France Vincent? Dans l'affirmative, dites en quoi ont consisté ces faits, agissements ou omissions. (Précisez, s.v.p., en donnant tous les détails nécessaires.)

R. Non—unanime

5—Si vous avez répondu non à l'une et l'autre des deux questions précédentes, l'accident est-il attribuable en partie aux faits, agissements ou omissions, tant de la défenderesse elle-même que de ses employés en charge de la locomotive, et aussi en partie à ceux de France Vincent? Dans l'affirmative, dites en quoi ont consisté ces faits, agissements ou omissions de chacune des parties ci-dessus, en donnant tous les détails nécessaires.

R. Oui—5 à 1

Défenderesse:

Nous croyons qu'en raison du secteur très peuplé, en plein milieu scolaire, le train sortant d'une courbe à pente, des mesures de sécurité maximum auraient dû être prises. Il faut ajouter de plus l'impossibilité de freinage de la part de M. Pellerin, le manque d'indicateur de vitesse.

Même si la visibilité de Pellerin est obstruée par le camion, il continue sa route sans vérifier si la voie est libre, se fiant uniquement à la petite lumière blanche.

We think that in the circumstances the person responsible for safety should have instructed Mr. Briand or someone else to ascertain whether the tracks were clear after stopping the train.

Plaintiff:

We have found a lack of care and attention on the part of France Vincent.

6—If you have answered yes to the preceding question, state in what proportion the two parties should be held liable for the amount of damages suffered by the plaintiff.

A. Defendant 95 per cent; France Vincent 5 per cent—4 to 2

7—Did plaintiff, in his capacity as tutor of his minor daughter, suffer or will he suffer damage as a consequence of this accident? If so, state what this damage consisted of or will consist of, and how much you are awarding for:

(a) Expenses and disbursements for doctors and hospitals:

\$780.00 unanimous

(b) Future medical expenses (double prostheses):

\$15,000.00 unanimous

(c) Esthetic damage:

\$10,000.00 4 to 2

(d) Physical pain and suffering:

\$5,000.00 unanimous

(e) Inconvenience and loss of enjoyment of life:

\$10,000.00 unanimous

(f) Permanent partial disability:

\$60,000.00 unanimous

Additional answers of the jurors in reply to the request from the Court for particulars concerning the verdict.

THE COURT:

In my view, there is a certain lack of precision regarding something which has been mentioned here, namely the lack of a speed indicator. I feel compelled to ask you to retire and specify whether, on the basis of the facts proved, notwithstanding what you noted there, the lack of a speed indicator, whether the speed was—whether you have determined on the basis of the evidence what the speed was, and to let us know.

There is perhaps another ambiguity when you say:

We think that in the circumstances the person responsible for safety should have instructed Mr. Briand or someone else to ascertain whether the tracks were clear after stopping the train. Do you mean after the accident or before?

Nous croyons dans les circonstances que le préposé à la sécurité aurait dû charger M. Briand ou autre de vérifier si la voie est claire après avoir fait arrêter le train.

Demandeur:

De la part de France Vincent nous avons constaté un manque de précaution et d'attention.

6—Si vous avez répondu dans l'affirmative à la question précédente, dites dans quelle proportion les deux parties doivent être tenues responsables du montant des dommages subis par le demandeur.

R. Défenderesse 95%; France Vincent 5%—4 à 2

7—Le demandeur, en sa qualité de tuteur à sa fille mineure, a-t-il subi ou subira-t-il des dommages comme conséquence de cette accident? Si oui, dites en quoi ont consisté et en quoi consisteront ces dommages, et combien vous attribuez pour:

a) Dépenses et déboursés pour médecins et hôpitaux:

\$780.00 unanime

b) Frais médicaux futurs (prothèses bilatérales):

\$15,000.00 unanime

c) Préjudice esthétique:

\$10,000.00 4 à 2

d) Douleurs et souffrances physiques:

\$5,000.00 unanime

e) Inconvénients et privations des jouissances de la vie:

\$10,000.00 unanime

f) Incapacité partielle permanente:

\$60,000.00 unanime

Réponses supplémentaires des jurés en réponse à la demande de précision du tribunal, relativement au verdict.

LA COUR:

Dans mon esprit à moi, une certaine imprécision règne à l'égard de quelque chose qui est mentionné ici, à savoir le manque d'indicateur de vitesse. Je me vois contraint de vous demander de vous retirez et puis de préciser si, d'après les faits prouvés, nonobstant ce que vous avez relevé là, le manque d'indicateur de vitesse, s'il y a eu vitesse, si vous en êtes arrivés à déterminer d'après la preuve quelle était la vitesse et nous en faire part.

Il y a peut-être aussi une autre ambiguïté quand vous dites:

Nous croyons dans les circonstances que le préposé à la sécurité aurait dû charger M. Briand ou autre de vérifier si la voie est claire après avoir fait arrêter le train. Voulez-vous dire après l'accident ou avant?

JUROR NO. 2—C. Brien replied:

Before the accident.

THE COURT:

For the speed, is it necessary for you to retire to discuss it or can you tell us what you found in the evidence concerning the speed?

JUROR NO. 5—C. A. Charette, answered:

That is to say, the train was doing 5 to 10 miles an hour but since there is no speed indicator it was not possible to determine the speed of the train. One of the employees of Canadian National testified that there was no speed indicator on that train.

THE COURT:

Does this represent your views?

JUROR NO. 4—R. Labelle, answered:

The person in charge of safety—we are speaking of Mr. Pellerin. We should perhaps have said Mr. Pellerin.

THE COURT:

That is clear from the evidence.

Following this verdict, respondent asked that judgment be given in accordance with the verdict while appellant asked that the verdict be set aside.

In a judgment on September 22, 1970, the Superior Court (Nadeau J.) accepted the assessment of damages made by the jury but changed the apportionment of liability by increasing respondent's share to 45 per cent; appellant was accordingly condemned to pay respondent the sum of \$55,429 with interest and costs.

The judgment of the Superior Court reads in part as follows:

[TRANSLATION] WHEREAS the jurors blamed defendant's employees for a certain number of faults;

WHEREAS this verdict does not seem unreasonable from the point of view of the existence of liability on the part of defendant, in the special circumstances disclosed by the evidence;

WHEREAS, however, the jurors committed an error in the apportionment of the liability, and the verdict, which imposed 95 per cent of the liability on defendant and only 5 per cent on plaintiff's ward, cannot be justified in law;

WHEREAS in order to remain in keeping with the spirit of the verdict, a greater share of the liability must nevertheless be attributed to defendant than to plaintiff's ward; and whereas the Court believes it should

LE JURÉ NO. 2—C. Brien répond:

Avant l'accident.

LA COUR:

Pour la vitesse est-ce qu'il est nécessaire que vous vous retiriez pour en discuter ou si vous pouvez nous faire part de ce que vous avez relevé dans la preuve au sujet de la vitesse?

LE JURÉ NO. 5—C. A. Charette répond:

C'est-à-dire... qu'on a... que le train faisait 5 à 10 milles à l'heure mais comme il n'y a pas d'indicateur de vitesse on a pas pu déterminer la vitesse de ce train là. Un des employés du Canadien National est venu prouver qu'il n'y avait pas d'indicateur de vitesse sur ce train là.

LA COUR:

Ça rencontre vos vues?

LE JURÉ N° 4—R. Labelle répond:

Le préposé à la sécurité, c'est de M. Pellerin qu'on parle. On aurait dû peut-être dire M. Pellerin.

LA COUR:

Ça découle de la preuve.

A la suite de ce verdict, l'intimée a demandé que jugement soit rendu conformément à celui-ci alors que l'appelante a demandé qu'il soit mis de côté.

Par jugement du 22 septembre 1970, la Cour supérieure (le juge Nadeau) acceptait l'évaluation des dommages faite par jury, mais modifiait le partage de responsabilité en augmentant la part de l'intimée à 45 pour cent; l'appelante était en conséquence condamnée à payer à l'intimée la somme de \$55,429 avec intérêts et dépens.

Le jugement de la Cour supérieure se lit en partie comme suit:

CONSIDÉRANT les fautes relevées par les jurés à la charge des préposés de la défenderesse;

CONSIDÉRANT que ce verdict ne paraît pas déraisonnable au point de vue de l'existence d'une responsabilité à la charge de la défenderesse, dans les circonstances spéciales révélées par la preuve;

CONSIDÉRANT par ailleurs qu'il y a erreur commise par les jurés dans la détermination des pourcentages de responsabilité et que le verdict, qui impose 95% de responsabilité à la charge de la défenderesse et seulement 5% à la charge de la pupille du demandeur, ne peut légalement se justifier;

CONSIDÉRANT que pour rester dans l'esprit du verdict il faille quand même attribuer une part plus grande de responsabilité à la défenderesse qu'à la pupille du demandeur; que le tribunal croit devoir établir les pro-

establish the following proportions: 55 per cent of the liability on defendant and 45 per cent on plaintiff's ward;

WHEREAS even if the damages awarded appear high, they are not so high that the Court should intervene to reduce them;

FOR THESE REASONS:

Rendering judgment in accordance with the verdict, but changing it from the point of view of the apportionment of liability, ALLOWS the action in part and CONDEMNS defendant, the Canadian National Railways, to pay plaintiff *ès qualité* the sum of \$55,429.00 with interest from the date of service of the action, and costs.

This judgment of the Superior Court was upheld by a majority of the Court of Appeal. Turgeon J.A., whose opinion was concurred in by Kaufman J.A., did not think that [TRANSLATION] "the verdict is so unreasonable and unjust that no jury could reasonably have rendered it having considered all the evidence"; in his view, [TRANSLATION] "the mere fact that a judge would have found that certain acts performed by appellant's employees were not a fault, while the jury decided otherwise, does not constitute a sufficient ground for setting aside the verdict, . . .".

Chief Justice Tremblay, on the other hand, would have allowed the appeal and set aside the judgment of the Superior Court because, in his opinion, [TRANSLATION] "the acts and omissions for which appellant and its employees were held liable by the verdict do not, in law, constitute faults" and because, as it would have been held by this Court in *Canadian National Railways v. Lancia*², [TRANSLATION] "it is for the judge, not the jury, to determine whether an act or omission constitutes a fault".

It must be said at the outset that, under the verdict, appellant is not held liable by reason of any breach of the *Railway Act* (R.S.C. 1970, c. R-2) or of the regulations of the Canadian Transport Commission. The issue is rather whether appellant can be found guilty of negligence under arts. 1053 *et seq.* of the *Civil Code*, although it complied with all the special statutory and regulatory provisions to which it is subject. The special

portions suivantes: 55% de responsabilité à la charge de la défenderesse, et 45% à la charge de la pupille du demandeur;

CONSIDÉRANT que même si les dommages-intérêts attribués paraissent élevés, ils ne le sont pas à un point tel que le tribunal doive intervenir pour les réduire;

PAR CES MOTIFS:

Rendant jugement suivant le verdict, mais en le modifiant au point de vue des proportions dans le partage des responsabilités, ACCUEILLE en partie l'action et CONDAMNE la défenderesse, Les Chemins de Fer Nationaux du Canada, à payer au demandeur *ès qualité* la somme de \$55,429.00 avec intérêts à compter de la signification de l'action, et les dépens.

Ce jugement de la Cour supérieure a été confirmé majoritairement par la Cour d'appel. Le juge Turgeon, dont l'opinion est partagée par le juge Kaufman, ne croit pas que «le verdict soit à ce point déraisonnable et injuste, qu'aucun jury en examinant toute la preuve n'aurait pu raisonnablement le rendre»; selon lui, «Le seul fait qu'un juge aurait trouvé certains actes posés par les préposés de l'appelante comme ne constituant pas des éléments de faute alors que le jury a décidé autrement, ne constitue pas un motif suffisant pour écarter un verdict, . . .».

Par ailleurs, le juge en chef Tremblay aurait accueilli l'appel et infirmé le jugement de la Cour supérieure parce que, à son avis, «des actes et omissions que le verdict reproche à l'appelante et à ses employés ne constituent pas des fautes en droit» et que, ainsi qu'il aurait été décidé par cette Cour dans l'arrêt *Les Chemins de fer nationaux du Canada c. Lancia*², «il appartient au juge et non au jury de déterminer si un acte ou une omission constituent une faute».

Il faut dire dès maintenant que le verdict ne reproche à l'appelante aucune violation de la *Loi sur les chemins de fer*, (S.C.R., 1970, chap. R-2) ou des ordonnances de la Commission canadienne des transports. Il s'agit plutôt de savoir si l'appelante, même si elle a observé toutes les prescriptions statutaires ou réglementaires spéciales auxquelles elle est assujettie ne s'est pas néanmoins rendue coupable de négligence au sens des art.

² [1949] S.C.R. 177.

² [1949] R.C.S. 177.

provisions governing appellant certainly do not have the effect of exempting it from the ordinary law of civil liability. Savatier in *Traité de la responsabilité civile en droit français*, Vol. 1, No. 181, at p. 225, said the following on this point:

[TRANSLATION] 181. Fault despite compliance with regulations.

When the regulatory authority intervenes to prescribe certain safeguards, it does so in the interest of third parties, not to their detriment. Except where otherwise provided, the precautions it is prescribing must therefore be viewed as being in no way exhaustive, and as not preventing those subject to the regulation from being also bound, apart from it, by any other obligations to exercise prudence.

This principle was unanimously accepted by this Court in *Gagné v. Côté*³, where the issue was whether driving an animal-drawn vehicle at night without a light or a reflector constituted negligence even though the *Highway Code* did not impose any such obligation for this type of vehicle. Speaking for the Court, Pigeon J. indicated clearly the distinction between a breach of a regulation and a civil fault; referring to the *Highway Code*, he said *inter alia* at p. 28:

... the new provisions ... required red lights in the rear of automobiles and trailers and a red light or a reflector in the rear of all bicycles and tricycles, but included no such requirement for animal-drawn vehicles.

Does this mean that driving at night a horse-drawn vehicle without a light or reflector cannot be considered as negligence? I do not think so. To hold this to be negligent is not, as was suggested, to usurp the functions of the legislature and to create an obligation that it has always refused to impose. Although extremely important from the point of view of civil responsibility, the section of the *Highway Code* is, essentially, a statutory provision to which a penalty is attached. Until such time as the legislature adds to it a provision applicable to cases such as the one before us, the police will obviously be unable to issue tickets in such cases and the courts of summary jurisdiction will be unable to impose penalties. This does not mean that the civil courts are not entitled to consider that a fault has been committed, because the

1053 et suivants du C.c. Les dispositions particulières qui régissent l'appelante n'ont certes pas pour effet de la soustraire au régime de droit commun en matière de responsabilité civile. Savatier, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, t. 1, n° 181, à la p. 225, s'exprime comme suit sur ce point:

181. La faute en dépit de l'observation des règlements.

Quand l'autorité réglementaire intervient pour prescrire certaines mesures de précaution, elle le fait dans l'intérêt des tiers, et non pas à leur préjudice. Sauf disposition contraire du texte, on doit donc considérer que les précautions qu'elle prescrit ne sont nullement limitatives, et n'empêchent pas les personnes soumises au règlement d'être également tenues, en dehors de lui, de toutes autres obligations de prudence.

Ce principe a été retenu par cette Cour dans l'arrêt unanime *Gagné c. Côté*³, où il s'agissait de savoir si le fait de circuler la nuit avec une traction animale dépourvue d'un feu ou d'un réflecteur constituait une faute civile bien que le *Code de la route* n'imposât pas semblable obligation pour ce type de véhicule. Parlant pour la Cour, l'honorable juge Pigeon fait bien voir la distinction entre la faute réglementaire et la faute civile; se référant au *Code de la route*, il dit notamment à la p. 28:

... le nouveau texte prescrit des feux rouges à l'arrière des véhicules automobiles et remorques et exige aussi un feu rouge ou un réflecteur à l'arrière de tout bicycle ou tricycle, mais il ne prévoit rien de tel pour les véhicules à traction animale.

Faut-il en conclure que le fait de circuler la nuit avec une voiture à traction animale dépourvue d'un feu ou d'un réflecteur ne saurait constituer une faute? Je ne le crois pas. Il ne s'agit pas, comme on le suggère, de se substituer à la législature pour créer une obligation que cette dernière s'est toujours refusée à imposer. Sans méconnaître sa très grande importance du point de vue de la responsabilité civile, l'article du *Code de la route* est essentiellement une disposition réglementaire sanctionnée par une pénalité. Il est évident que tant que la législature n'y ajoutera pas une disposition applicable au cas dont il s'agit, les gendarmes ne pourront pas dresser de contraventions à ce sujet et les tribunaux correctionnels ne pourront pas imposer de peines. Cela ne signifie pas que les tribunaux civils ne peuvent pas juger qu'il y

³ [1970] S.C.R. 25.

³ [1970] R.C.S. 25.

statutory provisions do not mention all the obligations incumbent upon the citizens.

Moreover, s. 342(4) of the *Railway Act* (R.S.C. 1970, c. R-2) confirms this point of view. The situation is both accurately and concisely described by Casey J.A.: "Compliance with all the regulations does not necessarily mean that Appellant would escape responsibility under C.C. 1053" (*Canadian National Railway Co. v. Ashby*⁴, at p. 595).

Thus, even though it has been established that appellant did not breach any statute or regulation, there remains to determine whether appellant was guilty of a quasi-delict which would make it liable to respondent. According to Mazeaud and Tunc (*Responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, (6th ed.) Vol. 1, No. 439, at pp. 504 and 505), a quasi-delictual fault is an error in conduct which would not have been committed by a reasonable person concerned about the interests of others and placed in the same external situation as the person who caused the damage.

In the case at bar, to determine whether appellant committed a fault, we must compare its conduct to that of "a reasonable person, concerned about the interests of others, and placed in the same external situation"; the issue is, in short, whether appellant behaved like a prudent and reasonable person, aware of its obligations both toward its clients and toward the public, and taking into account the danger posed by some of its facilities.

It is from this point of view that we must decide whether the jury's verdict should be set aside and the action dismissed.

The great weight that attaches to a verdict is well-known; it has often been said that the jury is sovereign. Its decision may not be quashed by the Court for the sole reason that it would have come to a different conclusion; the verdict is binding on

a faute car les dispositions réglementaires n'épuisent pas la liste des obligations qui incombent aux citoyens.

D'ailleurs, le par. 342(4) de la *Loi sur les chemins de fer*, (S.R.C., 1970, chap. R-2) confirme ce point de vue. La situation est donc celle qu'a décrite le juge Casey avec autant de précision que de concision: [TRADUCTION] «Le fait que l'appelante se soit conformée à tous les règlements ne la libère pas automatiquement de sa responsabilité en vertu de l'art. 1053 C.c.» (*Cie des Chemins de fer nationaux du Canada c. Ashby*⁴, à la p. 595).

Donc, même s'il est acquis que l'appelante n'a violé aucune disposition statutaire ou réglementaire, la question demeure de savoir si elle ne s'est pas rendue coupable d'un quasi-délit susceptible d'engager sa responsabilité à l'égard de l'intimée. Selon Mazeaud et Tunc (*Responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, (6^e éd.) t. 1, n° 439, aux pp. 504 et 505), la faute quasi-délictuelle est une erreur de conduite telle qu'elle n'aurait pas été commise par une personne avisée et soucieuse des intérêts d'autrui placée dans les mêmes circonstances externes que l'auteur du dommage.

Pour déterminer si, dans l'espèce, l'appelante a commis une faute, il faut comparer sa conduite avec celle qu'aurait tenue «une personne avisée et soucieuse des intérêts d'autrui placée dans les mêmes circonstances externes»; il s'agit en somme de savoir si l'appelante s'est conduite comme une personne prudente et raisonnable, consciente à la fois de ses obligations à l'égard de sa clientèle comme à l'égard du public en général, et tenant compte du danger que présentent certaines de ses installations.

C'est dans ce contexte qu'il faut voir si le verdict du jury doit être mis de côté et l'action rejetée.

Chacun connaît toute l'autorité qui s'attache à un verdict; l'on a souvent dit que le jury est souverain. Sa décision ne peut être cassée par le tribunal pour la seule raison que celui-ci en serait venu à une conclusion différente; le verdict lie le

⁴ [1976] C.A. 594.

⁴ [1976] C.A. 594.

the Court unless it is unreasonable. (art. 380 C.C.P.).

However, it is certain that the verdict of the jury carries such weight only inasmuch as the jury has acted within its competence.

The function of the jury is to decide the facts; that of the judge is to state the law. Article 363 C.C.P. is clear on this point:

363. The jury can only decide pure questions of fact, in the light of the evidence admitted by the judge; everything relating to the law is under the sole authority of the judge.

The rule stated in this article is not different from that which existed under the old Code (*Vachon v. Pouliot*⁵) or from that in effect at common law.

In order to determine the weight to be given to the verdict in the case at bar, it is necessary to distinguish between a question of fact and a question of law. Where the issue is as to whether there has been a quasi-delict, it is up to the judge to lay down the criterion that will be used to determine whether there has been fault; this is undoubtedly a question of law. In some cases the criterion is specific and rigorously objective; it is factual; this is the case, for example, where the law prescribes a specific requirement that can be easily measured: the maximum speed limit is 40 km an hour, all vehicles must stop at a red light, headlights must be turned on after sundown, and so on. In such circumstances the jury's function is essentially to tell the judge whether these requirements of the law have been complied with, it is simply to establish the facts.

However, the role of the jury is much broader, in my view, where the criterion that is to be used to determine whether there has been a quasi-delict is, as in the case at bar, the conduct of a prudent and reasonable man. In this case, while it is up to the judge to explain to the jury what is meant by this prudent and reasonable man whose behaviour is to be used as a criterion, it is up to the jury, on

tribunal à moins qu'il ne soit déraisonnable (art. 380 C.p.c.).

Mais il est bien certain que le verdict du jury ne jouit de cette autorité que dans la mesure où le jury s'est prononcé sur une matière de sa compétence.

Or, le rôle du jury est de se prononcer sur les faits; celui du juge est de dire le droit. L'article 363 C.p.c. est clair sur ce point:

363. Le jury ne peut prononcer que sur les simples questions de fait, et d'après la preuve admise par le juge; tout ce qui relève du droit est du domaine exclusif de ce dernier.

La règle posée par cet article n'est d'ailleurs pas différente de celle qui existait sous l'ancien Code (*Vachon c. Pouliot*⁵) non plus que de celle qui est en vigueur sous le régime de la *common law*.

Pour juger du poids du verdict qui a été rendu dans la présente espèce, il faut nécessairement préciser ce qu'est une question de fait par opposition à une question de droit. Lorsqu'il s'agit de déterminer s'il y a eu quasi-délit, il appartient au juge de prescrire le critère qui servira à juger s'il y a eu faute; c'est là, à n'en pas douter, une question de droit. Dans certains cas, le critère est spécifique et rigoureusement objectif; il est factuel; il en est ainsi, par exemple, lorsque la loi prescrit une ligne de conduite précise qu'il est facile de mesurer; la vitesse ne doit pas excéder 40 km à l'heure, l'arrêt est obligatoire si le feu de circulation est rouge, les phares doivent être allumés après le coucher du soleil, etc. Dans de telles circonstances, le rôle du jury est essentiellement de dire au juge si ces prescriptions de la loi ont été observées. Dans ce cas, le jury ne fait en somme que constater les événements qui se sont produits.

Mais le rôle du jury est, selon moi, beaucoup plus large lorsque le critère qui doit servir à déterminer s'il y a eu quasi-délit est, comme dans la présente espèce, celui de la conduite de l'homme prudent et raisonnable. Dans ce cas, s'il appartient au juge d'expliquer au jury ce que l'on entend par cet homme prudent et raisonnable dont la conduite doit servir de critère, il appartient par contre au

⁵ [1970] C.A. 964.

⁵ [1970] C.A. 964.

the other hand, to decide whether the conduct of the party being sued meets the requirements of this criterion. The role of the jury then is not merely to establish the facts; it must also say whether the conduct of the defendant was that of a prudent and reasonable person which necessarily implies that the jury must determine how, in the circumstances of a given case, a prudent and reasonable person would have acted; it must translate this objective and theoretical criterion into concrete terms.

It does not follow, however, that the jury, when exercising this broad function, has absolute authority; its authority is the same as when it merely establishes the facts; in either case its verdict will be set aside if it is unreasonable. A jury can no more create a fault than it can create a fact. Whether the jury's task is to establish the facts or to decide whether the defendant has behaved like a prudent and reasonable person concerned about the interests of others, the jury cannot create something which does not exist.

The criterion of a "reasonable person concerned about the interests of others" referred to by Mazaud in his definition of a quasi-delict purports to be objective; owing to its highly theoretical character, however, this criterion necessarily becomes partially subjective in its practical application. Everyone does not have the same perception of the conduct of a reasonable man; some require a higher degree of foresight and prudence than others. The criterion that must be used in determining whether there has been fault is, in practice, variable: a fault will exist or not depending on the concept of the prudent and reasonable man that will be used by each person called upon the judge the conduct of the author of the damage.

The idea of the prudent and reasonable man held by the jury which has to decide whether there has been a quasi-delict will not necessarily be that of the judge. There are two possible situations. First there is the case where the divergence between the views of the jury and those of the judge consists only in a slight difference in the degree of prudence and foresight of a prudent and reasonable man. In this case the judge is bound by the authority of the verdict as if this were an apprecia-

jury de décider si la conduite de la partie recherchée en responsabilité rencontre les normes de ce critère. Le rôle du jury n'est donc plus seulement de constater les événements, il lui faut également dire si la conduite de la partie défenderesse a été celle d'une personne prudente et raisonnable; ceci implique nécessairement que le jury doit déterminer comment, dans les circonstances d'une espèce donnée, aurait agi une personne prudente et raisonnable; il doit traduire de façon concrète ce critère objectif et théorique.

Il ne faudrait cependant pas croire qu'en exerçant cette fonction étendue, le jury jouit d'une autorité absolue; son autorité est la même que lorsqu'il se borne à constater matériellement des faits: dans un cas comme dans l'autre, son verdict sera mis de côté s'il est déraisonnable. Un jury ne peut davantage créer une faute qu'il ne peut créer un fait. Qu'il s'agisse de constater un fait ou de décider si une partie a eu la conduite d'une personne prudente et raisonnable, le jury ne peut donner une existence à ce qui n'existe pas.

Le critère de la "personne avisée et soucieuse des intérêts d'autrui" dont parle Mazaud dans sa définition du quasi-délit se veut objectif; cependant, à cause de son caractère hautement théorique, ce critère devient nécessairement partiellement subjectif dans son application pratique. L'image que chacun se fait de la conduite de l'homme avisé n'est pas identique; certains exigent un degré de prévoyance et de prudence plus élevé que d'autres. Le critère qui doit servir à la détermination de l'existence de la faute est, en pratique, variable: une faute existe ou n'existe pas suivant la conception de l'homme prudent et raisonnable qui possède celui qui est appelé à juger la conduite de l'auteur du dommage.

La conception de l'homme prudent et raisonnable qui sera celle du jury appelé à se prononcer sur l'existence d'un quasi-délit ne sera pas nécessairement celle du juge. Deux situations sont alors possibles. Il y a d'abord le cas où la divergence de vues entre le jury et le juge n'en est une que de nuance dans le degré de prudence et de prévoyance de l'homme prudent et raisonnable. Dans ce cas, le juge est lié par l'autorité du verdict comme s'il s'agissait de l'appréciation de faits purement maté-

tion of purely material facts; in this limited sense, the question of whether someone has been negligent can be considered as a question of fact. Then there is the case where the difference in opinion is much more fundamental: the wrongful acts which the jury is blaming on the author of the damage cannot in law constitute a fault capable of making the party civilly liable, either because there is no causal link between the acts in question and the damage, or because the acts in question indicate the adoption of a criterion of prudence and foresight which is unreasonable, for example because it is too stringent or too lenient. In such a situation the effect of the verdict is effectively to transform a conduct which is clearly not wrongful into a wrongful conduct, or of creating a causal link where there is none, or vice versa: the verdict is in fact unreasonable, it must therefore be set aside.

This interpretation of the role of the jury and the authority of its verdict seems to me to accord with both doctrine and case law. Fleming (*The Law of Torts*, 5th ed., at p. 107) wrote as follows:

It is for the court . . . to lay down in general terms the standard of care by which to measure the defendant's conduct; it is for the jury to translate the general into a particular standard suitable for the case in hand and to decide whether that standard has been attained.

Further, at pp. 292 and 293, the same author expressed the same idea as follows:

In truth, the jury's function is twofold, partaking in the determination of legal consequences no less than of facts. For, aside from its traditional task of weighing the evidence as to facts alleged to give rise to liability, the jury participates in significant measure in settling the legal consequences flowing from the facts thus ascertained. For instance, it falls within their province to translate the metaphysical standard of the reasonable and prudent man into a concrete standard applicable to the particular case before them and, in that light, to decide whether the defendant failed to conform. This process involves not a determination of fact, but the formulation of a value judgment or norm which is qualitatively of almost equal significance to the enunciation of a rule of law by the court. The only difference between them is that the jury's evaluation is decisive

riels. C'est dans ce sens limité que la question de savoir si une personne a été négligente peut être considérée comme une question de faits. Il y a ensuite le cas où la divergence de vues est beaucoup plus fondamentale: les faits reprochés par le jury à l'auteur du dommage ne peuvent en droit constituer une faute susceptible d'engager la responsabilité civile de la partie, soit parce qu'il n'y a aucun lien de causalité entre les faits reprochés et les dommages subis, soit parce que les faits reprochés témoignent de l'adoption d'un critère de prudence et de prévoyance qui est déraisonnable, par exemple parce qu'il serait trop sévère ou trop indulgent. Dans cette situation, le verdict a véritablement pour effet de transformer en conduite fautive une conduite qui ne l'est clairement pas ou de créer un lien de causalité là où il n'en existe pas, ou inversement: le verdict est véritablement déraisonnable, il doit être mis de côté.

Cette interprétation du rôle du jury et de l'autorité de son verdict m'apparaît conforme, tant à la doctrine qu'à la jurisprudence. Fleming (*The Law of Torts*, 5^e éd., à la p. 107) s'exprime comme suit:

[TRADUCTION] Il appartient à la cour . . . de définir en termes généraux le critère de prudence qui servira à apprécier la conduite du défendeur; mais c'est au jury qu'il revient de traduire cette définition générale en une définition particulière applicable en l'espèce et de décider si le défendeur a satisfait au critère.

Plus loin, aux pp. 292 et 293, le même auteur exprime la même idée de la façon suivante:

[TRADUCTION] En fait, le rôle du jury est double: sa décision sur les faits comporte des conséquences juridiques. Car, outre sa tâche traditionnelle d'appréciation de la preuve des faits qu'on allègue être à l'origine de la responsabilité, le jury a un rôle important quand on considère les conséquences juridiques de son appréciation des faits. Ainsi, c'est à lui qu'il revient de traduire le critère objectif et théorique du bon père de famille en un critère concret, applicable au cas d'espèce, et ensuite de décider si le défendeur s'y est conformé. Or, ce faisant, le jury ne se prononce pas sur des faits mais formule un jugement de valeur ou une norme qui a presque autant d'importance que l'énoncé d'une règle de droit par la cour. La seule différence entre les deux est que l'appréciation de la preuve par le jury n'a d'effet que dans l'affaire qui lui est soumise alors que l'énoncé d'un

alone in the particular case before it, whereas the Judge's pronouncement of principle is endowed with generality and precedential potential.

Next it is for the court to lay down the general standard of care exacted by law for the protection of persons in the plaintiff's position. This will ordinarily take the form of an incantation of the traditional formula of the reasonable and prudent man. In a few situations, however the legal standard of reasonable conduct has been defined with greater precision.

See also Street, *The Law of Torts*, 6th ed., at p. 131.

The leading case is a decision of the House of Lords in 1877 in *Metropolitan Railway Company v. Jackson*⁶. The following passages from the reasons of Lord Cairns are still good law and are worth citing:

The Judge has a certain duty to discharge, and the jurors have another and a different duty. The Judge has to say whether any facts have been established by evidence from which negligence *may be* reasonably inferred; the jurors have to say whether, from those facts, when submitted to them, negligence *ought to be* inferred. It is, in my opinion, of the greatest importance in the administration of justice that these separate functions should be maintained, and should be maintained distinct. It would be a serious inroad on the province of the jury, if, in a case where there are facts from which negligence may reasonably be inferred, the Judge were to withdraw the case from the jury upon the ground that, in his opinion, negligence ought not to be inferred; and it would, on the other hand, place in the hands of the jurors a power which might be exercised in the most arbitrary manner, if they were at liberty to hold that negligence might be inferred from any state of facts whatever (at p. 197).

It is indeed impossible to lay down any rule except that which at the outset I referred to, namely, that from any given state of facts the Judge must say whether negligence can legitimately be inferred, and the jury whether it ought to be inferred (at p. 200).

This decision has been followed in a number of cases; I shall mention only *City of Verdun v.*

⁶ (1877), 3 A.C. 193.

principe par un juge prend la forme d'une règle générale, susceptible de faire jurisprudence.

Puis il appartient à la cour d'expliquer le critère général de prudence prescrit par la loi pour protéger les victimes comme le demandeur. Cela prend habituellement la forme d'une explication du critère traditionnel du bon père de famille. Dans quelques cas, cependant, le critère juridique de la conduite raisonnable a été défini avec plus de précision.

Dans le même sens: Street, *The Law of Torts*, 6^e éd., à la p. 131.

En jurisprudence, l'arrêt clé est celui rendu par la Chambre des lords en 1877 dans *Metropolitan Railway Company v. Jackson*⁶. Les passages suivants des motifs de lord Cairns font encore autorité et méritent d'être cités:

[TRADUCTION] Le juge doit remplir certaines fonctions et les jurés d'autres. Le juge doit d'abord décider si l'on peut raisonnablement, au vu de la preuve, conclure à la négligence; les jurés doivent pour leur part décider si l'on doit conclure, au vu de la preuve, à la négligence. Il est, à mon avis, primordial aux fins de l'administration de la justice non seulement que ces rôles séparés soient maintenus mais qu'ils demeurent distincts. La compétence du jury serait gravement atteinte si, dans un cas où l'on peut raisonnablement conclure à la négligence vu les faits, le juge le désaisissait au motif qu'à son avis, les faits soumis ne permettent pas de conclure à la négligence; d'un autre côté, ce serait donner aux jurés un pouvoir des plus arbitraires que les laisser conclure à la négligence à partir de n'importe quelle situation de fait. (à la p. 197)

Il est certes impossible d'énoncer une autre règle que celle déjà mentionnée et selon laquelle il appartient au juge de décider si l'on peut raisonnablement conclure à la négligence et au jury de décider s'il faut conclure à la négligence (à la p. 200).

Cet arrêt a été plusieurs fois suivi; mentionnons seulement les causes suivantes: *Cité de Verdun c.*

⁶ (1877), 3 A.C. 193.

*Yeoman*⁷, *City of Ottawa v. Munroe*⁸, *Volkert v. Diamond Truck Co. Ltd.*⁹, *Lemoine v. Drake*¹⁰.

In the recent case of *Lajeunesse v. Lamarche*¹¹, where the issue was whether defendant had committed a quasi-delict in not acting as a reasonable man, the Court of Appeal adopted the same point of view, but expressed it differently. Turgeon J.A. stated the following (at p. 78):

[TRANSLATION] The first question that arises is whether the verdict is so unreasonable and unfair that no jury, having considered all the evidence, could reasonably have rendered it. With deference to the trial judge, I do not think so. The fact that a judge has found that certain acts or statements by the defendant are wrongful, whereas the jury did not take them into account, does not constitute a sufficient ground for setting aside the verdict, since the courts must not substitute their own appreciation of the evidence for that of the jurors: the latter are the judges of fact.

Owen J.A. observed (at pp. 78-79):

This is not a case where there is no evidence upon which a jury could find a verdict against the defendant. The presiding judge stated to the jury the law prescribing a standard of care by which the defendant's conduct should be tested and it was left to the jury to decide whether the defendant did or did not measure up to that standard. Nine out of twelve jurors so instructed came to the conclusion that the defendant did everything that a *bon père de famille* would have done in the circumstances and that there was no fault on his part. The court should not substitute its opinion for that of the jury on this point.

As Bissonnette J. said in *Vineberg v. Larocque*¹², at p. 11:

[TRANSLATION] Weighing the evidence is the function of the jury . . . but the question of whether there is any evidence and if so, whether it established a legal link between the parties, or whether the facts proven have a causal relationship, is a question of law.

⁷ [1925] S.C.R. 177.

⁸ [1954] S.C.R. 756.

⁹ (1939), 66 Que. K.B. 385.

¹⁰ (1940), 68 Que. K.B. 567.

¹¹ [1970] C.A. 73.

¹² [1950] Que. K.B. 1.

*Yeoman*⁷, *Cité d'Ottawa c. Munroe*⁸, *Volkert c. Diamond Truck Co. Ltd.*⁹, *Lemoine c. Drake*¹⁰.

Dans la cause récente de *Lajeunesse c. Lamarche*¹¹, où il s'agissait de savoir si le défendeur avait commis un quasi-délit pour n'avoir pas agi en bon père de famille, la Cour d'appel adopte le même point de vue, mais en l'exprimant de façon différente. Le juge Turgeon dit ce qui suit (à la p. 78):

La première question qui se pose est de savoir si le verdict est à ce point déraisonnable et injuste, qu'aucun jury, en examinant toute la preuve, n'aurait pu raisonnablement le rendre. Avec déférence pour le premier juge, je ne le crois pas. Le fait qu'un juge aurait trouvé certains actes ou certaines déclarations du défendeur comme constituant des éléments de faute, alors que le jury n'en a pas tenu compte, ne constitue pas un motif suffisant pour écarter le verdict, car les tribunaux ne doivent pas substituer leur propre appréciation de la preuve à celles des jurés: ces derniers sont maîtres des faits.

Pour ce qui est du juge Owen, il s'exprime comme suit (aux pp. 78-79):

[TRADUCTION] Il ne s'agit pas d'un cas où la preuve ne permet pas au jury de déclarer le défendeur coupable. Le juge président a expliqué au jury le critère de prudence prescrit par la loi et devant servir à apprécier la conduite du défendeur et il appartenait au jury de décider si cette dernière satisfaisait à ce critère. Neuf des douze jurés ont conclu que le défendeur avait fait tout ce qu'un bon père de famille aurait fait dans les circonstances et qu'il n'avait commis aucune faute. La cour ne doit pas substituer son opinion à celle du jury sur ce point.

Ainsi que le disait le juge Bissonnette dans *Vineberg c. Larocque*¹², à la p. 11:

L'appréciation d'une preuve est du ressort du jury, . . . mais la question de savoir s'il y a preuve et si celle-ci établit un lien de droit entre les parties, ou encore si les faits prouvés ont un rapport de cause à effet, ceci est une question de droit.

⁷ [1925] R.C.S. 177.

⁸ [1954] R.C.S. 756.

⁹ (1939), 66 B.R. 385.

¹⁰ (1940), 68 B.R. 567.

¹¹ [1970] C.A. 73.

¹² [1950] B.R. 1.

See also: *Glasgow Corporation v. Muir*¹³, per Lord Thankerton, at pp. 454 and 455; *Qualcast (Wolverhampton) Ltd. v. Haynes*¹⁴, per Lord Keith of Avonholm, at p. 755; per Lord Somervell of Harrow, at p. 757; per Lord Denning, at pp. 759 and 760.

In the case at bar, appellant is relying essentially on two decisions of this Court, *Canadian National Railways v. Lancia*¹⁵ and *Wade v. Canadian National Railways Company*¹⁶.

In my opinion, the decision in *Lancia*, to which reference was also made by Tremblay C.J. in his dissenting reasons, does not have the scope that appellant is giving it. The reasons of the judges, particularly those of Rinfret C.J., must be construed in the light of the particular facts of the case they had to decide. It is clear that in that case, the act alleged against the company could not constitute a fault in law; in holding the company liable, therefore, the jury had rendered an unreasonable verdict which had to be set aside. Rinfret C.J. said the following, *inter alia* (at p. 187):

It remained, however, for the Courts to decide whether, in the circumstances, the mere shouting, as found by the jury, amounted to a fault in law, or, in the language of the *Civil Code* (Article 1053) amounted to a fault or "offence" within the four corners of that section of the law.

It can be seen, from the review I have made of all the judgments of the learned judges both in the Superior Court and in the Court of King's Bench (Appeal Side), that not only was the shouting of Tremblay not an offence or fault in the circumstances, but, moreover, it was not a contributory cause of the accident of which the boy, Lancia, was a victim.

(At p. 188):

It really comes to this—that the sole fault committed by any one in this accident was caused by the boy's own reckless act in getting on the freight car and remaining there while the car was moving. Such being the case, it is impossible to say that the finding of the jury (shouting) could ever be declared a fault under the law of

Voir également: *Glasgow Corporation v. Muir*¹³, par lord Thankerton, aux pp. 454 et 455; *Qualcast (Wolverhampton) Ltd. v. Haynes*¹⁴, par lord Keith of Avonholm, à la p. 755; par lord Somervell of Harrow, à la p. 757; par lord Denning, aux pp. 759 et 760.

Dans l'espèce, l'appelante s'appuie essentiellement sur deux arrêts de cette Cour, celui de *Les Chemins de fer nationaux du Canada c. Lancia*¹⁵ et celui de *Wade c. Les Chemins de fer nationaux du Canada*¹⁶.

Selon moi, l'arrêt *Lancia*, auquel réfère également le juge en chef Tremblay dans ses motifs de dissidence, n'a pas du tout la portée que l'appelante lui attribue. Les motifs des juges, ceux du juge en chef Rinfret notamment, doivent s'interpréter en regard des faits particuliers de la cause qu'ils avaient à décider. Or, il est clair que, dans cette affaire, le fait reproché à la compagnie ne pouvait en droit constituer une faute; il en découlait qu'en tenant la compagnie responsable, le jury avait rendu un verdict déraisonnable qui devait nécessairement être mis de côté. Le juge en chef Rinfret dit notamment ce qui suit (à la p. 187):

[TRADUCTION] Il appartient cependant aux tribunaux de décider si, dans les circonstances, les simples cris, constatés par le jury, constituent en droit une faute ou, pour reprendre les termes du *Code civil*, une faute (article 1053) ou un «délit», au sens de ce chapitre du Code.

On peut constater, à la lumière des jugements rendus par les savants juges de la Cour supérieure et de la Cour du Banc du Roi (en appel) que, dans les circonstances, non seulement les cris de Tremblay ne sont ni une faute ni un délit mais qu'ils ne constituent pas une cause de l'accident dont la jeune Lancia a été victime.

(À la p. 188):

[TRADUCTION] En définitive, la seule faute commise dans cet accident doit être attribuée à l'insouciance du garçon qui a grimpé sur le wagon de marchandises et y est resté alors que le wagon était en marche. Dans ce cas, on ne peut dire que la constatation du jury concernant les cris constitue de quelque façon une faute en

¹³ [1943] A.C. 448.

¹⁴ [1959] A.C. 743.

¹⁵ [1949] S.C.R. 177.

¹⁶ [1978] 1 S.C.R. 1064, (1977), 80 D.L.R. (3d) 214.

¹³ [1943] A.C. 448.

¹⁴ [1959] A.C. 743.

¹⁵ [1949] R.C.S. 177.

¹⁶ [1978] 1 R.C.S. 1064, (1977), 80 D.L.R. (3d) 214.

Quebec. As it was not a fault, it was the duty undoubtedly of the judges to so declare it, and, therefore, to dismiss the action on the verdict rendered. That is what should have been done by the trial judge (*C.C.P.*, article 491), or by the Court of King's Bench (Appeal Side) (*C.C.P.*, article 508).

Kerwin J., as he then was, said simply (at pp. 188-189):

There was no evidence upon which the jury could reasonably find that the shouting of Tremblay, said by them to be the latter's fault, was negligence contributing to the accident.

Kellock J. expressed his opinion in the following terms (at pp. 191-192):

It is of course clear that while it is for the jury to find the facts it is the function of the court to determine whether or not there is any evidence to support the findings and also to decide whether any particular answer is in law a finding of fault or negligence.

In the case at bar it is plain that the act of negligence pleaded as against the appellant was not established in evidence.

Upon the facts as found by the jury, any finding that Tremblay fell short of the conduct of a reasonably careful man must be regarded as perverse.

As for Locke J., he said the following (at p. 196):

The reckless driver of an automobile who, by his negligence, places the driver of another vehicle in a position of danger cannot complain if in the situation thus created the other person makes an error in judgment and a collision results. A trespasser cannot, in my opinion, create a situation of danger to himself and complain of an error of judgment in the steps taken to extricate him. There was here no evidence upon which to find that there had been any wilful act in disregard of humanity towards the boy, nor any act done with reckless disregard of his presence, nor any wilful act involving something more than the absence of reasonable care nor, in the language of Viscount Dunedin in *Addie's* case, any "malicious injury".

It would therefore be wrong to think that by this decision this Court intended to alter the rule laid down in *Metropolitan Railway Company v. Jackson* (*supra*), whereby the determination of what would have been the conduct of a prudent and

droit québécois. Cela étant, il ne fait aucun doute que les juges devaient déclarer qu'il ne s'agissait pas d'une faute et rejeter l'action fondée sur le verdict rendu. C'est ce que le juge de première instance (art. 491 *C.p.c.*) et la Cour du Banc du Roi (en appel) (article 508 *C.p.c.*) auraient dû faire.

Le juge Kerwin, alors juge puîné, dit simplement (aux pp. 188-189):

[TRADUCTION] Le jury ne disposait d'aucune preuve lui permettant de conclure raisonnablement que les cris de Tremblay constituent une négligence ayant contribué à l'accident.

Le juge Kellock exprime son opinion dans les termes suivants (aux pp. 191-192):

[TRADUCTION] Il est bien clair qu'il revient au jury d'apprécier les faits, et que la cour doit alors déterminer s'il existe une preuve à l'appui des constatations et de décider si une réponse donnée entraîne en droit une conclusion de faute ou de négligence.

En l'espèce, il est évident que l'acte négligent reproché à l'appelante n'est pas prouvé.

Sur la base des faits constatés par le jury, toute conclusion que Tremblay ne s'est pas conduit en homme raisonnable et prudent doit être considérée comme inique.

Pour ce qui est du juge Locke, il dit ce qui suit (à la p. 196):

[TRADUCTION] L'automobiliste insouciant qui, par sa négligence, met le conducteur d'un autre véhicule dans une situation dangereuse ne peut se plaindre si le second conducteur réagit mal et provoque une collision. Un intrus ne peut, à mon avis, s'exposer à un danger et ensuite se plaindre d'une erreur de jugement dans les mesures prises pour le tirer d'affaire. La preuve ne permet pas de conclure qu'il y a eu un acte volontaire au mépris de l'aspect humain à l'égard du jeune garçon ou un acte fait de façon insouciance en dépit de sa présence, ou un acte volontaire impliquant plus qu'une absence de prudence raisonnable ou, pour reprendre les paroles du vicomte Dunedin dans l'arrêt *Addie*, un «préjudice intentionnel».

L'on aurait donc tort de croire que par cet arrêt, cette Cour a voulu modifier la règle posée dans *Metropolitan Railway Company v. Jackson*, (précité) et selon laquelle la détermination de ce qu'aurait été la conduite de l'homme prudent et raison-

reasonable man is a question of fact of which the jury, if it acts reasonably, is the final judge.

As for the decision in *Wade*, I fail to see that it is relevant here. This was a case governed by the common law where, according to the majority of the Court, the issue was whether defendant owed plaintiff a duty of care, this being a prerequisite to liability and, everyone seemed to agree, a question of law. However, the prior existence of a duty of care does not pose a problem in the case at bar, since it is governed by civil law where appellant's conduct must be judged having regard to the general rule stated in art. 1053 C.C. (See David, *Le droit anglais*, at p. 119; Arminjon, Nolde, Wolff, *Droit comparé*, Vol. 3, at p. 169; Lawson, "The Duty of Care in Negligence: A comparative Study" (1947), 22 *Tulane Law Review*, 111; Walton, "Delictual Responsibility in the Modern Civil Law (more particularly in the French Law) as compared with the English Law of Torts" (1933), 49 *L.Q. Review* 70.)

In the case at bar, it is admitted that the judge correctly stated to the jury the principles of civil liability which the latter had to apply; in examining the verdict, therefore, we must ask ourselves whether it is unreasonable, and not whether, faced with the same questions as the jury, we would have decided differently. The decision of the jury must be respected, even if it does not meet with the approval of the judge presiding at the trial or of the appellate judges, provided however that it is not unreasonable or, in other words, [TRANSLATION] "that some of the evidence submitted to the jurors be capable of leading one acting according to the dictates of reason to decide like the verdict" (*Vineberg v. Larocque*, *supra*, at p. 7).

The jury decided that appellant had been imprudent in not taking "maximum security measures"; in addition to using the bell of the locomotive, it should have taken precautions other than those prescribed by the *Railway Act* (R.S.C. 1970, c. R-2) and the Canadian Transport Commission regulations. In support of its conclusion the jury noted the following factors:

nable est une question de fait dont le jury, s'il agit raisonnablement, est le juge souverain.

Pour ce qui est de l'arrêt *Wade*, il ne m'apparaît pas pertinent. Il s'agissait d'une affaire régie par la *common law* où, selon la majorité de la Cour, se posait la question de savoir si la partie défenderesse était à l'égard de la partie demanderesse débitrice d'une obligation de vigilance (*duty of care*) qui est préalable à la détermination de la responsabilité et qui, tous semblent d'accord, est une question de droit. Mais, ce problème préalable de l'existence d'une obligation de vigilance ne se pose pas dans la présente espèce, qui en est une de droit civil, où la conduite de l'appelante doit être jugée en regard de la règle générale posée par l'art. 1053 C.c. (Voir David, *Le droit anglais*, à la p. 119; Arminjon, Nolde, Wolff, *Droit comparé*, t. 3, à la p. 169; Lawson «The Duty of Care in Negligence: A comparative Study» (1947), 22 *Tulane Law Review*, 111; Walton «Delictual Responsibility in the Modern Civil Law (more particularly in the French Law) as compared with the English Law of Torts» (1933), 49 *L.Q. Review* 70.)

Dans la présente espèce, il est admis que le juge a exposé correctement au jury les principes de la responsabilité civile que ce dernier devait appliquer; en examinant le verdict, il faut donc nous demander si celui-ci est déraisonnable et non pas si, saisis des mêmes questions que le jury, nous aurions prononcé de façon différente. La décision du jury doit en effet être respectée même si elle ne rencontre pas l'approbation du juge qui préside le procès ou des juges d'appel, pourvu cependant qu'elle ne soit pas déraisonnable ou, en d'autres mots, «qu'il y ait dans la preuve soumise aux jurés des éléments susceptibles de porter l'homme qui agit suivant les dictées de la raison à prononcer dans le sens du verdict» (*Vineberg c. Larocque*, précité, à la p. 7).

Le jury a décidé que l'appelante avait été imprudente en ne prenant pas «des mesures de sécurité maximum»; celle-ci aurait donc dû, en plus d'utiliser la cloche de la locomotive, prendre des précautions additionnelles à celles prescrites par la *Loi sur les chemins de fer*, (S.R.C., 1970, chap. R-2) ou des ordonnances de la Commission canadienne des transports. A l'appui de sa conclusion, le jury a notamment retenu les facteurs suivants:

- (a) "densely populated area":
the population of the area through which the railway runs is approximately 90,000 people;
 - (b) "school district":
there are ten schools and eleven playgrounds in the vicinity of the railway tracks; the yard of one of these schools, which has between 700 and 800 pupils, is only a few feet from the tracks, where children were often playing;
 - (c) "trains coming out of an inclined curve":
this item obviously refers to the geography of the area, which prevented the locomotive operators from being able to see easily whether the level crossing was clear; their field of vision was partially obstructed by buildings and fences along a downhill curve immediately before the crossing where the accident occurred;
 - (d) "the fact that it was impossible for Mr. Pellerin to apply the brakes":
Pellerin was the locomotive's fireman; in this capacity he was responsible for ensuring that the train was operating under safe conditions, particularly at level crossings; the locomotive under his control was a shunting yard locomotive that was not equipped with a double brake control system; when he saw respondent about to enter the level crossing, he therefore had to instruct Aubertin to apply the brakes rather than doing so himself;
 - (e) "Pellerin's view was obstructed":
a truck, parked near the railway, was blocking Pellerin's view; it prevented him from seeing whether the tracks were clear or whether traffic was about to enter the level crossing notwithstanding the imminent arrival of the train;
 - (f) "lack of speed indicator":
unlike other locomotives, the one involved in the accident was not equipped with a speed indicator; the lack of an indicator obviously did not cause the accident; however, the jurors explained that the lack of an indicator made it impossible for them to determine the train's speed. In view of this
- a) «secteur très peuplé»: la population du secteur traversé par les voies ferrées est d'environ 90,000 personnes;
 - b) «milieu scolaire»: dix écoles et onze terrains de jeu sont dans le voisinage des voies ferrées; la cour de l'une de ces écoles, fréquentée par 700 à 800 élèves, est à quelques pieds seulement des voies ferrées où des enfants jouaient fréquemment;
 - c) «trains sortant d'une courbe en pente»: ce grief réfère évidemment à la géographie des lieux qui empêchait les opérateurs de la locomotive de voir facilement si la traverse à niveau était libre; leur champ de vision était partiellement obstrué par des bâtisses et des clôtures qui longeaient une courbe à pente descendante précédant immédiatement la traverse où est survenu l'accident;
 - d) «impossibilité de freinage de la part de M. Pellerin»: Pellerin était le chauffeur de la locomotive; à ce titre, il était chargé de voir à ce que le train opère dans des conditions sécuritaires, notamment aux traverses à niveau; la locomotive dont il avait le contrôle était un engin de cour de triage et n'était pas dotée d'un double système de freins; lorsqu'il aperçut l'intimée qui allait s'engager sur la traverse à niveau, il a donc dû donner l'ordre à Aubertin d'appliquer les freins, plutôt que de le faire lui-même;
 - e) «visibilité de Pellerin est obstruée»: un camion, stationné à proximité de la voie ferrée, bloque la vue de Pellerin. Il l'empêche de voir si la voie est libre ou si le trafic est sur le point de s'engager sur la traverse à niveau nonobstant l'arrivée imminente du train.
 - f) «manque d'indicateur de vitesse»: contrairement à d'autres locomotives, celle impliquée dans l'accident n'était pas munie d'un indicateur de vitesse; l'absence d'indicateur n'a évidemment pas causé l'accident; cependant, les jurés ont expliqué que l'absence d'indicateur les avait empêchés de déterminer la vitesse du train. Face à cette

explanation, it is not unreasonable to believe, as Turgeon J.A. did, that the jurors [TRANSLATION] "doubted the credibility of appellant's witnesses, who stated at the trial that the train's speed was approximately six miles an hour."

Another fact which weighed against appellant is that the train crew relied solely on the flashing lights located on either side of the crossing, whereas according to the jury they should have ascertained whether the track was clear "after stopping the train"; this safety measure was no doubt suggested to the jury by the fact that the train had stopped before the previous level crossing, located near the one where the accident occurred, so that the signal lights could be triggered. There is no doubt, however, that the duty to act prudently that is imposed on a railway company does not as a general rule include the obligation to stop the train at every level crossing in order to ascertain whether it is obstructed. I would even say that this obligation could only exist in very special circumstances that would dictate to a prudent and reasonable man such a stringent and exceptional course of action. Here I see nothing in the evidence to justify imposing such a strict obligation on appellant. It does not follow, however, that the verdict should be set aside. This was not in fact the only ground on which the jury found appellant to be liable; I would even say that this was not the principal ground; for my part, I think that this criticism merely indicates how dangerous the situation was in the eyes of the jury; I do not attach any greater significance to this ground of negligence mentioned by the jury.

According to the jury, additional safety measures were necessary owing to the special dangers created by the geography of the area, the density of the population, the proximity of the schools, the constant presence of children, and the poor visibility on the day of the accident.

I readily admit that in some respects the verdict is not as well expressed as one might have wished; as a whole, however, it indicates clearly the intent of the jury and the reasons why appellant was

explication, il n'est pas déraisonnable de croire, ainsi que l'a fait le juge Turgeon, que les jurés «ont mis en doute la crédibilité des témoins de l'appelante qui ont déclaré au procès que la vitesse du train était d'environ 6 milles à l'heure».

Un autre grief retenu contre l'appelante est que l'équipage du train s'est fié uniquement aux clignotants lumineux placés de chaque côté de la traverse, alors qu'il aurait dû vérifier si la voie était libre «après avoir fait arrêter le train». Cette exigence du jury lui a sans doute été suggérée par le fait que le train s'était arrêté avant la traverse à niveau précédente, située à proximité de celle où est arrivé l'accident, afin de permettre le déclenchement des signaux lumineux. Il est certain par ailleurs que le devoir de prudence qui s'impose à une compagnie de chemins de fer ne comporte pas en règle générale l'obligation d'arrêter le train à chaque passage à niveau pour vérifier si celui-ci est obstrué. Je dirais même que cette obligation ne saurait exister hormis des circonstances tellement particulières qu'elles dicteraient à l'homme prudent et raisonnable une ligne de conduite aussi sévère et qui ne peut être qu'exceptionnelle. Ici, je ne vois rien dans la preuve qui puisse justifier l'imposition à l'appelante d'une obligation aussi rigoureuse. Mais il ne s'ensuit pas que le verdict doive pour cela être mis de côté. Ce n'est pas là en effet l'unique motif de blâme que le jury a retenu contre l'appelante; je dirais même que ce n'est pas là le principal grief; pour ma part, je crois que ce reproche ne fait qu'indiquer combien, dans l'esprit du jury, la situation était dangereuse; je n'attache pas davantage d'effet à ce motif de faute mentionné par le jury.

Selon le jury, des mesures additionnelles de sécurité s'imposaient à raison des dangers particuliers que présentaient la géographie des lieux, la densité de la population, la proximité des écoles, la présence constante d'enfants et, le jour de l'accident, l'absence de visibilité.

J'admets volontiers qu'à certains égards, le verdict n'est pas aussi bien articulé qu'on pourrait le souhaiter; dans l'ensemble cependant il révèle clairement l'intention du jury et les raisons pour lesquelles celui-ci a conclu à la responsabilité par-

found partly liable (*Dufour et al. v. Ferland*¹⁷). The factors which the jury held against appellant indicate clearly that, in the opinion of the jury, the Préfontaine Street level crossing presented unusual risks which were made more serious on the day of the accident by the poor visibility that then prevailed. According to the jury, appellant should have been more careful. It is easy to think of a number of additional safety precautions which could have been taken by appellant and which could not be regarded as unrealistic. Thus, for example, seeing that the view was blocked, the crew could have further reduced the speed; or at any rate, given the geography of the area, an employee could have been posted at the front of the locomotive to signal the approach of the train to those about to cross the crossing; indeed, s. 372 of the *Railway Act* imposes the latter security measure in the circumstances mentioned in the section which are not those of the case at bar; it cannot be inferred, however, that such is not a measure which a prudent and reasonable man would have adopted in the circumstances of the accident which gave rise to this dispute. In deciding as it did, the jury did not adopt a standard of prudence and foresight so high as to show a lack of understanding of reality or to indicate a disregard for the dictates of reason; nothing could lead one to believe that the jury was motivated by irrelevant considerations.

Indeed, it is not irrational to hold the view that a railway company must exercise greater caution when a level crossing is dangerous and, in addition, the visibility nil.

It cannot be objected that respondent's fault—which is certain and which was not disputed in this Court—was unforeseeable by appellant because respondent was riding in the wrong direction on Préfontaine Street. It is suggested that appellant relied and was entitled to rely on the traffic by-law being fully complied with by all those using Préfontaine Street.

tielle de l'appelante (*Dufour et autre c. Ferland*¹⁷). Les facteurs retenus par le jury contre l'appelante font bien voir que le jury a considéré que la traverse à niveau de la rue Préfontaine présentait des risques de danger peu communs que l'absence de visibilité le jour de l'accident rendait encore plus sérieux. Selon le jury, l'appelante aurait dû être plus prudente. Il est facile de concevoir en effet un certain nombre de mesures de sécurité additionnelles qui auraient pu être prises par l'appelante et dont il ne serait pas possible de dire qu'elles auraient été irréalistes. Ainsi, par exemple, voyant que la visibilité était bloquée, l'équipage de la locomotive aurait pu réduire davantage la vitesse; ou de toute façon, étant donné la géographie des lieux, un employé aurait pu être posté à l'avant de la locomotive pour signaler l'approche du convoi à ceux qui étaient sur le point de traverser le passage à niveau; l'article 372 de la *Loi sur les chemins de fer* impose d'ailleurs cette dernière mesure de prudence dans les circonstances mentionnées à l'article et qui ne sont pas celles de la présente espèce; l'on ne peut cependant en déduire que telle mesure de prudence n'est pas l'une de celles qu'aurait prises l'homme prudent et raisonnable dans les circonstances de l'accident qui a donné lieu au présent litige. En décidant comme il l'a fait, le jury n'a pas adopté un critère de prudence et de prévoyance si élevé que l'on puisse dire qu'il est la manifestation d'une absence de compréhension de la réalité des choses ou l'indication que le jury n'a pas agi selon les dictées de la raison; rien ne nous permet de croire que le jury a été mû par des mobiles non pertinents.

Il n'y a rien d'irrationnel à dire qu'une compagnie de chemins de fer doit faire preuve de plus de prudence quand une traverse à niveau est dangereuse et qu'au surplus la visibilité est nulle.

L'on ne saurait objecter que la faute de l'intimée—elle ne fait pas de doute et n'est pas contestée devant nous—constitue à l'égard de l'appelante un événement imprévisible parce que l'intimée circulait en direction prohibée sur la rue Préfontaine. Selon cet argument, l'appelante se serait fiée, et aurait eu raison de se fier, à ce que le règlement de circulation soit intégralement observé par tous les usagers de la rue Préfontaine.

¹⁷ [1962] S.C.R. 545.

¹⁷ [1962] R.C.S. 545.

First of all and in any event, it seems to me that this reasoning can have no validity unless it is possible to say on the basis of the evidence that appellant in fact relied on the prudence of others, that its conduct was based on the assumption that the municipal traffic by-law would be complied with. Here, nothing would support such a conclusion. The two occupants of the cab were each watching one side of the railway tracks attentively, and there is no indication—on the contrary—that Pellerin, who was on the left-hand side of the cab, where the accident occurred, exercised less care than his companion because the traffic was supported to come only from the opposite direction; on the contrary, even though his view was obstructed and though he knew that Préfontaine was a one-way street, he nevertheless tried to see whether the tracks were clear and whether any traffic was about to cross. Called as a witness for appellant at the hearing, Pellerin testified in part as follows:

[TRANSLATION] Q. When you were approaching the level crossing, what did you do in the locomotive?

A. First, I looked to the north to see if there was any traffic. Then I continued to watch the tracks ahead of me. I was mostly looking around the back of the truck, at that time.

Q. Could you see a certain distance in front of the truck?

A. In front of the truck?

Q. Yes.

A. I saw part of the street, but there was something in the yard. There is a large, fairly high fence, there.

Q. There was something in the yard?

A. There was something there.

Q. Such as what?

A. Well . . . some type of machine, I don't know . . .

Q. Which was where? Where was it, this machine? Wait a minute. There was D-7, a while ago. Where was this machine you saw?

A. It was . . . there is a yard, with a fence which turns the corner like that. Well, it was in the yard. But I can't say what it was. That is because I was trying

Il m'apparaît d'abord que ce moyen ne peut de toute façon être retenu que si la preuve permet de dire que l'appelante s'est en fait fiée à la prudence d'autrui, qu'elle a réglé sa conduite en tenant pour acquis le respect du règlement municipal de circulation. Or, rien ne nous permet d'en arriver à de telles conclusions. Les deux occupants de la cabine de la locomotive surveillaient chacun avec autant d'attention un côté de la voie ferrée et il n'y a aucune indication, bien au contraire, que Pellerin, placé du côté gauche de la cabine, là où s'est produit l'accident, ait fait preuve de moins de diligence que son compagnon parce que le trafic était censé venir seulement en direction opposée; au contraire, même s'il avait la vue obstruée et même s'il savait que la rue Préfontaine était à sens unique, il s'est néanmoins employé à tenter de voir si la voie était libre et si du trafic allait s'y engager. Entendu comme témoin de l'appelante à l'enquête, Pellerin a notamment rendu témoignage comme suit:

Q. En approchant, là, du passage à niveau, là, qu'est-ce que vous faisiez, vous, dans la locomotive?

R. Premièrement, là, j'ai fait un regard vers le nord pour voir s'il y aurait du trafic quelconque. Puis j'ai continué à surveiller la voie en avant de moi. Je regardais surtout les yeux alentour du derrière du camion, là, à ce moment-là.

Q. Est-ce que vous pouviez voir à une certaine distance en avant du camion?

R. En avant du camion?

Q. Oui.

R. J'ai vu une partie de la rue, à, mais il y avait quelque chose dans la cour, là. Il y a une grande clôture pas mal haute, là.

Q. Il y avait quelque chose dans la cour?

R. Il y avait quelque chose, là.

Q. Comme quoi?

R. Mais . . . une sorte de machine, je le sais pas, là . . .

Q. Qui se trouverait où? Qui se serait trouvée où, cette machine-là? Attendez un peu. Il y avait D-7, tantôt, là. Ce serait situé où, cette machine-là que vous avez vue?

R. Ce serait . . . il y a une cour, là, avec une clôture qui fait le coin comme ça. Bien, c'était en-dedans de la cour, là. Mais moi, je peux pas dire qu'est-ce

to watch the street to see if there was anything there.

It therefore cannot be said, in these circumstances, that appellant failed to adopt additional safety precautions because it knew that Préfontaine was a one-way street and because it was relying on the traffic by-law being observed.

As to the extent to which one is entitled to rely on the prudence of another, this is essentially a question of opinion and of fact. In his *Traité de la responsabilité civile en droit français*, 1939, Vol. 1, No. 189, at p. 236, Savatier wrote as follows:

[TRANSLATION] The appreciation of the foreseeability and avoidability of the harm caused depends on what it is, since the harm which a certain person has helped to cause, only because a third party has himself breached a rule which this person was *entitled to believe would be observed*, will be considered unforeseeable and unavoidable by that person. Thus a motorist who enters a level crossing where the gate is open is justified in believing that there are no trains coming;

This problem is of particular practical significance in the situation where a car knocks down, injures or kills a pedestrian who has thrown himself in front of it. It appears clearly, from reading the decisions, that the courts tend to make an initial distinction between adult pedestrians who are in control of their faculties and children or the infirm. Whereas the motorist is justified to a fairly large extent in relying on the judgment of the former group, in which gross carelessness will usually be the exception, on the other hand any careful motorist must anticipate the possible rashness of a child or the clumsiness of an infirm person. However, this rashness may be such that it exceeds the bounds of what a motorist could and should normally anticipate; it will then constitute a fortuitous occurrence. This is, as we have said, a question of fact and of evidence. Where the pedestrian has had the accident only because he has not only walked, but fallen, in front of the car, his fall adds a measure of unforeseeability which helps make this a fortuitous occurrence.

In establishing his course of action a prudent and reasonable man cannot ignore the careless actions that are often those of children; he must exercise all the more prudence and foresight if he knows that his activities present a particular

que c'est que c'était. C'est parce que mon idée, c'était de regarder la rue pour voir s'il y avait quelque chose.

L'on ne saurait donc dire, dans ces circonstances, que l'appelante n'a pas prise de mesures additionnelles de sécurité parce qu'elle savait que la rue Préfontaine était à sens unique et qu'elle se fiait à l'observation du règlement de circulation.

Quant au problème de savoir dans quelle mesure une personne a droit de se fier à la prudence d'autrui, il s'agit là essentiellement d'une question d'appréciation et de fait. Dans son *Traité de la responsabilité civile en droit français*, 1939, t. 1, n° 189, à la p. 236, Savatier écrit ce qui suit:

L'appréciation de la prévisibilité et l'évitabilité du mal causé en dépendent, car on considérera comme imprévisible et inévitable, pour un agent déterminé, le mal qu'il n'a contribué à causer que parce qu'un tiers a lui-même manqué à une règle que cet agent *était en droit de croire observée*. Ainsi, l'automobiliste qui s'engage sur un passage à niveau dont la barrière est ouverte est fondé à croire qu'aucun train ne va surgir;

Cette difficulté est particulièrement pratique dans l'hypothèse où une automobile renverse, blesse ou tue un piéton venu se jeter devant elle. Il apparaît nettement, à la lecture des arrêts, que les tribunaux ont tendance à faire une première distinction entre le piéton adulte et maître de ses facultés, et l'enfant ou l'infirmes. Alors que l'automobiliste est fondé à se fier, dans une assez large mesure, au discernement du premier, dont l'inattention grossière constituera facilement un cas fortuit, au contraire, tout automobiliste prudent doit faire entrer dans ses prévisions l'imprudence possible d'un enfant ou la maladresse d'un infirmes. Il n'en est pas moins vrai que cette imprudence peut être telle qu'elle dépasse les bornes de ce que pouvait et devait normalement prévoir l'automobiliste; elle constituera alors le cas fortuit. C'est, comme nous l'avons dit, une question de fait et d'appréciation. Quand le piéton n'a subi l'accident que parce qu'il était non seulement passé, mais tombé, devant l'automobile, sa chute ajoute un élément d'imprévisibilité qui contribue à qualifier le cas fortuit.

Dans l'établissement de sa ligne de conduite, l'homme prudent et raisonnable ne peut ignorer les étourderies dont les enfants se rendent souvent coupables; il doit faire preuve davantage de prudence et de prévoyance s'il sait que les activités

danger which children generally seem inclined to ignore when they are not attracted by it.

Here appellant knew the area well; it was not unaware of the various facts which the jury held against it; it knew that children played on and around the tracks; it must have known that these children frequently crossed the railway tracks, sometimes on Préfontaine Street, sometimes elsewhere. A vast number of careless actions was foreseeable; I do not see why travelling in the wrong direction would be more unforeseeable than running across the railway tracks without looking to see if a train is about to cross the level crossing. Unfortunately all too often young cyclists do not obey the traffic regulations, whether they be stop signs, traffic lights or the direction of traffic. In these circumstances could appellant reasonably believe that the children could in many ways be careless but would never ride in the wrong direction? I do not think so.

In deciding that appellant should assume part of the liability for the accident, the jury in effect decided that respondent's fault did not have the degree of unforeseeability that would have made it a "*cas fortuit*". This is essentially a question of appreciation of the facts which the jury resolved after taking all circumstances into account; its decision could not doubt have been different; however, it does not seem irrational to me.

In *Paskivski v. Canadian Pacific Limited*¹⁸, this Court held the railway company liable following an accident involving a child of seven who had slid under the wheels of a moving railway car while watching a train go through a level crossing. The circumstances of the accident are described by Dickson J. in his reasons. In a majority decision, this Court ruled that the railway company was guilty of the tort of negligence in not taking special measures to prevent the victim from sliding under the wheels of the railway car. In the case at bar,

qu'il exerce présentent un danger particulier que de façon générale l'enfant semble porté à ignorer quand il ne s'y trouve pas attiré.

Ici l'appelante connaissait bien les lieux; elle n'ignorait pas les divers facteurs retenus contre elle par le jury; elle savait que les enfants jouaient sur la voie ferrée et aux abords; elle devait nécessairement savoir que ces enfants traversaient fréquemment les voies ferrées tantôt sur la rue Préfontaine, tantôt ailleurs. Les étourderies prévisibles étaient sans nombre; je ne vois pas pourquoi le fait de circuler en sens prohibé serait plus imprévisible que celui de traverser la voie ferrée à la course et sans regarder si un train est sur le point de traverser le passage à niveau. Il est malheureusement trop fréquent que les jeunes cyclistes ne respectent pas les règlements de la circulation, qu'il s'agisse de signaux d'arrêt, de feux lumineux ou de prescriptions relatives au sens du trafic. Dans ces conditions, l'appelante pouvait-elle raisonnablement croire que les enfants commettraient toutes sortes d'étourderies, mais ne circuleraient jamais en sens prohibé? Je ne le crois pas.

En jugeant que l'appelante devait porter une partie de la responsabilité de l'accident, le jury a effectivement décidé que la faute de l'intimée n'avait pas le caractère d'imprévisibilité qui en aurait fait un cas fortuit. C'est là essentiellement une question d'appréciation des faits que le jury a résolue en tenant compte de toutes les circonstances; sa décision aurait sans doute pu être différente; elle ne m'apparaît cependant pas irrationnelle.

Dans *Paskivski c. Canadien Pacifique Limitée*¹⁸, cette Cour a retenu la responsabilité de la compagnie de chemins de fer à la suite d'un accident survenu à un enfant de sept ans qui avait glissé sous les roues d'un wagon en marche alors qu'il regardait passer un train à un passage à niveau. Les circonstances de l'accident sont décrites par le juge Dickson dans ses motifs. Dans un arrêt majoritaire, cette Cour a statué que la compagnie ferroviaire s'était rendue coupable du délit de négligence en ne prenant pas des mesures spé-

¹⁸ [1976] 1 S.C.R. 687.

¹⁸ [1976] 1 R.C.S. 687.

the circumstances of the accident are, in my opinion, at least as favourable to the victim as they were in *Paskivski*; in view of this decision, I do not see how it could be concluded that the verdict rendered by the jury in the case at bar, though no doubt strict, is so strict as to be unreasonable.

I would dismiss the appeal with costs.

The judgment of Martland and Spence JJ. was delivered by

MARTLAND J. (*dissenting*)—On April 15, 1964, at about 4:40 p.m., the respondent, then eleven years of age, rode her bicycle along Préfontaine Street in a southerly direction toward the intersection of that street with five railway lines of the appellant which run east to west. Préfontaine Street is a one-way street for traffic proceeding toward the north.

A freight train operated by the appellant was proceeding at a speed of about 5 or 6 miles an hour along the most northerly track from west to east. Its bell was ringing. Signal lights were flashing at a point north of this track on the west side of the street. Signal lights were also in operation on the south side of the tracks.

The respondent attempted to cross the tracks. Her bicycle came into collision with the locomotive of the train and the respondent was severely injured, having both legs severed, one below the knee and the other at the ankle. She said in evidence at the trial that she rode past a truck parked on the west side of the street not far from the tracks and that she never saw the train until the accident occurred, that she did not hear the bell and that she did not see the signal lights.

With respect to the point of contact between the locomotive and the train she gave the following evidence:

[TRANSLATION] And then I looked both ways then I arrived at Lafontaine Street, and on the right side there was a large truck, and I went by and I fell, the train was coming, it caught my front wheel.

ciales visant à empêcher la victime de glisser sous les roues du wagon. Dans la présente cause, les circonstances de l'accident sont, à mon avis, au moins aussi favorables à la victime qu'elles l'étaient dans *Paskivski*; en regard de cet arrêt, je ne vois pas comment il serait possible de conclure que le verdict rendu par le jury dans la présente cause, s'il est sans doute sévère, l'est cependant au point d'être déraisonnable.

Je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

Le jugement des juges Martland et Spence a été rendu par

LE JUGE MARTLAND (*dissident*)—Le 15 avril 1964, vers 16h40, l'intimée, alors âgée de 11 ans, circulait à bicyclette rue Préfontaine en direction sud vers l'intersection de cette rue et de cinq voies ferrées appartenant à l'appelante. Les voies ferrées sont en direction est-ouest. La rue Préfontaine est une voie à sens unique vers le nord.

Un train de marchandises de l'appelante roulait d'ouest en est à 5 ou 6 milles à l'heure sur la voie située le plus au nord. La cloche de la locomotive sonnait et les feux clignotants situés l'un, au coin nord-ouest de l'intersection de cette voie ferrée et de la rue, et l'autre, au sud des voies ferrées, fonctionnaient.

L'intimée a essayé de traverser les voies ferrées. Sa bicyclette a heurté la locomotive et l'intimée a été grièvement blessée; elle a eu les deux jambes sectionnées, l'une au dessous du genou et l'autre à la cheville. Lors du procès, l'intimée a déclaré qu'elle avait dépassé un camion garé près des voies ferrées du côté ouest de la rue et qu'elle n'avait pas vu le train avant le moment de l'accident, qu'elle n'avait pas entendu la sonnerie, ni vu les feux clignotants.

Voici comment elle a décrit la collision dans son témoignage:

Et puis, là j'ai regardé des deux (2) côtés quand je suis arrivée sur la rue Lafontaine, et du côté droit il y avait un gros camion et, là, j'ai passé et j'ai tombé, le train arrivait, il a accroché ma roue en avant.

D. You hit the side of the train, if I understand correctly.

(The witness does not reply immediately.)

THE WITNESS:

Yes.

In the cab of the locomotive the engineer, Aubertin, who could control the brakes, was seated on the right hand side. The assistant engineer, Pellerin, who had no brake controls, was seated on the left hand side, being the side of the locomotive on which the accident occurred. A third man, Briand, the brakeman, was in the front of the van behind the engine.

Pellerin testified that he saw the respondent when she appeared from the west side of the parked truck. He called out to the engineer to "soak it" and the brakes were immediately applied. He gave the following answers in evidence respecting the point of collision:

[TRANSLATION] Q. Fine. Where was the bicycle?

A. It was under the van.

Q. Under the van. Fine. What part of your engine ran into the bicycle, when you saw that happen?

A. I might say . . . I might call the corner of the engine.

Q. The left front corner?

A. Yes, the left.

Q. Opposite you?

A. Yes. I was right here and it happened there.

Q. So that's the left front corner?

A. Yes.

Q. From what you could see, was it the girl who hit the engine or the engine which hit the girl?

A. It would be the girl who hit the engine.

Pellerin also gave evidence as to the location of the train when he shouted to the engineer:

[TRANSLATION] Q. When you shouted "soak it", when you saw this apparition in front of you, how far away were you?

A. Oh, about ten feet from the street, from Préfontaine Street.

D. Tu est arrivée sur le côté du train si je comprends bien.

(Le témoin ne répond pas immédiatement.)

LE TÉMOIN:

Oui.

Le mécanicien, Aubertin, qui pouvait actionner les freins, était assis du côté droit de la cabine de la locomotive. L'adjoint au mécanicien de la locomotive, Pellerin, qui n'avait aucun contrôle sur les freins, était assis du côté gauche de la cabine, celui où s'est produit l'accident. Le préposé aux freins, Briand, se trouvait à l'avant du wagon derrière la locomotive.

Pellerin a déclaré dans son témoignage qu'il a vu l'intimée surgir du côté ouest du camion en stationnement. Il a crié au mécanicien [TRANSLATION] «freine à fond» et ce dernier a immédiatement actionné les freins. Voici ce qu'il a dit au sujet de la collision:

Q. Bon. La bicyclette, où était-elle?

R. Elle était sous la «van».

Q. Sous la «van». Bon. Quelle partie de votre locomotive est entrée en collision avec la bicyclette, quand vous avez vu ça se produire?

R. Je pourrais dire . . . je pourrais appeler le coin de l'engin.

Q. Le coin gauche avant?

R. Oui, la gauche.

Q. Vis-à-vis vous?

R. Oui. Moi, j'étais juste ici et c'est arrivé là.

Q. Alors, c'est le coin gauche avant, ça?

R. Oui.

Q. Est-ce que suivant ce que vous avez pu voir, c'est la petite fille qui est venue frapper l'engin ou si c'est l'engin qui a frappé la petite fille?

R. Ce serait plutôt la petite fille qui a frappé l'engin.

Puis, au sujet de l'endroit où se trouvait le train au moment où il a averti le mécanicien en criant:

Q. Quand vous avez crié «soak it», là, quand vous avez réalisé cette apparition-là devant vous, à quelle distance vous trouviez-vous?

R. Oh! Environ une dizaine de pieds de la rue, de la rue Préfontaine.

Q. What was about ten feet from Préfontaine Street? Was it the front of the engine or was it the cab? At that time had the engine already entered . . .

A. The engine had already entered the crossing. The front was about in the middle, I would say.

An eye witness of the accident, Dupuis, said in evidence:

[TRANSLATION] Q. And you, did you see a collision?

A. Yes, I saw the train hit France.

Q. With what part of the train did it hit France?

A. The front of the train.

Q. The front of the locomotive?

A. Yes.

The evidence shows that the area of Montreal in which the accident occurred is heavily populated and that there are ten schools and eleven playgrounds in the vicinity of the appellant's railway lines.

The respondent's action against the appellant was tried by a judge and jury. Questions were put to the jury. These questions and the answers given are set out in full in the reasons of my brother Pratte and it is not necessary to repeat all of them in full. The jury found that there had been fault on the part of both parties. Responsibility was assessed at 95 per cent to the appellant and 5 per cent to the respondent.

The jury was asked to state the nature of the fault of each of the parties. With respect to the appellant, the answer was as follows:

[TRANSLATION] We think that in view of the densely populated area, right near a school, with the train coming out of an inclined curve, maximum safety measures should have been taken. To this must be added the fact that it was impossible for Mr. Pellerin to apply the brakes, and the lack of a speed indicator.

Even though Pellerin's view was obstructed by the truck, he continued on without ascertaining whether the tracks were clear, relying solely on the small white light.

We think that in the circumstances the person responsible for safety should have instructed Mr. Briand or someone else to ascertain whether the tracks were clear after stopping the train.

The jury was asked by the trial judge to clarify the last paragraph of the answer, as to whether it

Q. Qu'est-ce qui était à une dizaine de pieds de la rue Préfontaine? Est-ce que c'était le devant de la locomotive ou si c'était la cabine? Est-ce qu'à ce moment-là, l'engin était déjà engagé sur . . .

R. L'engin était déjà engagé sur la traverse. Le devant était à peu près au milieu, je dirais.

Un témoin oculaire de l'accident, Dupuis, a déclaré dans son témoignage:

Q. Et toi, est-ce que tu as vu une collision?

R. Oui, j'ai vu le train frapper France.

Q. Avec quelle partie du train a-t-il frappé France?

R. Le devant du train.

Q. Le devant de la locomotive?

R. Oui.

La preuve révèle que le lieu de l'accident se trouve dans un quartier très peuplé de Montréal et qu'il y a dix écoles et onze terrains de jeu dans le voisinage des voies ferrées.

L'action de l'intimée contre l'appelante a été instruite devant un juge et un jury auquel on a posé plusieurs questions. Ces questions et les réponses du jury sont citées intégralement dans les motifs de mon collègue le juge Pratte et il n'est donc pas nécessaire de les reproduire ici. Le jury a conclu au partage de la faute entre les deux parties, à 95 pour cent celle de l'appelante et à 5 pour cent celle de l'intimée.

On a demandé au jury de spécifier la nature de la faute reprochée à chaque partie. Il a répondu, en ce qui concerne l'appelante:

Nous croyons qu'en raison du secteur très peuplé, en plein milieu scolaire, le train sortant d'une courbe à pente, des mesures de sécurité maximum auraient dû être prises. Il faut ajouter de plus l'impossibilité de freinage de la part de M. Pellerin, le manque d'indicateur de vitesse.

Même si la visibilité de Pellerin est obstruée par le camion, il continue sa route sans vérifier si la voie est libre, se fiant uniquement à la petite lumière blanche.

Nous croyons dans les circonstances que le préposé à la sécurité aurait dû charger M. Briand ou autre de vérifier si la voie est claire après avoir fait arrêter le train.

Le juge du procès a demandé au jury de clarifier le dernier alinéa de sa réponse et d'indiquer s'il

meant after the accident or before, and in reply said that it meant before the accident.

The little white light to which reference is made in the jury's answer is a light in the locomotive to indicate that the signal lights at a street being approached are in operation. If the light is not showing the engineer is aware that the street signals are not operating and brings the locomotive to a stop.

Total damages were assessed at \$100,780. The apportionment of responsibility was varied by the trial judge so as to make the appellant responsible for 55 per cent of the damages instead of 95 per cent.

The appellant appealed to the Court of Appeal, which by a two to one decision dismissed the appeal. Chief Justice Tremblay dissented.

The power of an appellate court to interfere with the findings of a jury was considered by this Court in the case of *Vancouver-Fraser Park District v. Olmstead*¹⁹. de Grandpré, J., who delivered the judgment of the Court, said at p. 839:

All of the relevant cases make it abundantly clear that jury verdicts must be treated with considerable respect and must be accorded great weight. This does not mean however that they should be regarded with awe. In the case at bar, the evidence examined as a whole, in my view, did not permit a jury acting judicially to reach the conclusion that the appellant was negligent.

In that case the Court of Appeal has refused to set aside the verdict of a jury in an action based on negligence because the Court was not persuaded that the jury verdict was "perverse". de Grandpré J., at p. 836 accepted the statement of Lord Fitzgerald in *Metropolitan Railway Co. v. Wright*²⁰:

The judgment of the noble and learned Earl who presided in the Court of Appeal imports that a verdict once found is not to be set aside unless it appears to be a verdict perverse or almost perverse. If my recollection does not mislead me, we have departed in this House, in several instances, from the old rule which introduced the element of "perversity", and have substituted for it that

voulait dire après ou avant l'accident. Le jury a répondu que c'était avant.

La petite lumière blanche dont parle le jury se trouve dans la locomotive. A l'approche d'une intersection, elle indique si les feux clignotants du passage à niveau fonctionnent. Lorsque la lumière est éteinte, le mécanicien sait que les signaux du passage à niveau ne fonctionnent pas et il arrête la locomotive.

Les dommages-intérêts ont été évalués à \$100,780. Le juge de première instance a modifié le partage de la responsabilité en réduisant la part de l'appelante de 95 pour cent à 55 pour cent.

L'appelante a interjeté appel à la Cour d'appel qui, à deux contre un, l'a rejeté, le juge en chef Tremblay étant dissident.

Le pouvoir d'une cour d'appel de modifier le verdict d'un jury a déjà été étudié par cette Cour dans l'arrêt *Vancouver-Fraser Park District c. Olmstead*¹⁹. Le juge de Grandpré, qui a rendu le jugement de la Cour, écrit à la p. 839:

Tous les arrêts pertinents indiquent très clairement qu'il faut traiter les verdicts des jurys avec beaucoup de respect et leur accorder beaucoup de poids. Cela ne signifie pas cependant qu'ils devraient nous en imposer. A mon avis, en l'espèce, l'ensemble de la preuve ne permettait pas à un jury agissant de façon judiciaire de conclure à la négligence de l'appelante.

Dans cette affaire-là, la Cour d'appel a refusé d'annuler le verdict d'un jury dans une action en dommages-intérêts parce qu'elle n'était pas convaincue qu'il s'agissait d'un verdict «inique». Le juge de Grandpré a accepté, à la p. 836 de son jugement, la déclaration suivante de lord Fitzgerald dans l'arrêt *Metropolitan Railway Co. v. Wright*²⁰:

[TRADUCTION] Le jugement du noble et savant Comte qui a présidé en Cour d'appel signifie qu'une fois un verdict prononcé, il ne doit pas être infirmé à moins qu'il n'apparaisse inique ou presque inique. Si ma mémoire m'est fidèle, à plusieurs occasions, nous nous sommes écartés en cette Chambre de l'ancienne règle qui avait introduit l'élément d'«iniquité» pour y substi-

¹⁹ [1975] 2 S.C.R. 831.

²⁰ (1886), 11 A.C. 152.

¹⁹ [1975] 2 R.C.S. 831.

²⁰ (1886), 11 A.C. 152.

the verdict should not be disturbed unless it appeared to be not only unsatisfactory, but unreasonable and unjust. The question, then, for your Lordships' consideration is whether the evidence so preponderates against the verdict as to shew that it was unreasonable and unjust.

In my opinion the verdict of the jury in the present case was unreasonable and unjust. The appellant has been found to be at fault for failing to prevent the accident in a situation where the appellant's freight train, travelling at a slow rate of speed, approached Préfontaine Street with its bell sounding, and with signals of its approach in operation at the intersection. The unfortunate respondent, travelling in the wrong direction on a one-way street, appeared suddenly from behind a parked truck and struck the locomotive near its left front corner.

The jury, in finding the appellant at fault, made a general statement that, in the area in question, maximum security was required and there listed four particulars of what it found to be negligence.

The first was the impossibility of Pellerin applying the brakes. Chief Justice Tremblay points out that this was not required under the provisions of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2. In any event, it is obvious that this accident could not have been prevented even if Pellerin had been able to apply the brakes himself. When he saw the respondent the front of the locomotive was in the intersection.

The second particular was the absence of a speed indicator in the locomotive. This could not have any causal connection with the accident.

The third particular was that Pellerin proceeded on his way, although his view was obstructed by the truck, without verifying that the way was clear. The fourth particular is essentially a part of the third, i.e. that the train should have been stopped so that Briand or someone else could verify that the way was clear. If the failure to check that the route is clear by stopping the train, even at an intersection where signals warning of the approach of the train are operating, constitutes negligence, then the railway company is made

tuer celle de l'immutabilité du verdict à moins que celui-ci soit non seulement non satisfaisant mais encore déraisonnable et injuste. Ainsi, la question que vos Seigneuries doivent considérer est si la prépondérance de la preuve va tellement à l'encontre du verdict qu'il apparaît que celui-ci était déraisonnable et injuste.

J'estime qu'en l'espèce le verdict du jury est déraisonnable et injuste. Il a jugé que l'appelante a commis une faute parce qu'elle n'a pas évité l'accident alors que, dans ce cas, le train de marchandises roulait lentement vers la rue Préfontaine et que sa sonnerie d'avertissement fonctionnait de même que les feux clignotants du passage à niveau. La malheureuse intimée, qui circulait à rebours dans un sens unique, a surgi derrière un camion en stationnement et a frappé le coin avant gauche de la locomotive.

Dans son verdict concluant à la faute de l'appelante, le jury a déclaré que, dans le quartier en cause, il fallait observer des mesures de sécurité maximum et il a conclu à la négligence de l'appelante sous quatre chefs.

Le premier, l'impossibilité pour M. Pellerin d'actionner les freins. Le juge en chef Tremblay souligne que la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, ne l'exige pas. Quoi qu'il en soit, il est évident que cet accident n'aurait pas pu être évité même si Pellerin avait pu actionner lui-même les freins. Lorsqu'il a vu l'intimée, l'avant de la locomotive était déjà engagé sur le passage à niveau.

Le second, l'absence d'indicateur de vitesse dans la locomotive. Il n'y a aucun lien de causalité entre ce fait et l'accident.

Le troisième, savoir que Pellerin a continué d'avancer sans vérifier si la voie était libre bien que le camion lui obstruât la vue. Le quatrième, en corollaire du troisième, savoir qu'on aurait dû arrêter le train pour permettre à Briand ou à quelqu'un d'autre de vérifier si la voie était libre. Si le fait de ne pas arrêter un train pour s'assurer que la voie est libre, même si des feux clignotants signalent son arrivée, constitue une négligence, la compagnie des chemins de fer est alors dans l'obligation de faire arrêter ses trains à tous les passages

subject to a duty to stop at each street intersection in a city. In my opinion there is no such duty. The operator of a locomotive approaching, at a lawful rate of speed, a street intersection at which warning signals are giving notice of the approach of the locomotive is in the same position as the driver of an automobile approaching a street intersection with a green light in his favour. He has the right of way. He must look out for an unexpected emergency and take such reasonable steps as he can if one occurs, but he is not obligated to stop to see if someone is approaching against the red light.

In my opinion the findings of negligence cannot be supported and the jury verdict is unreasonable and unjust.

I would allow the appeal and dismiss the action.

Appeal dismissed with costs, MARTLAND and SPENCE JJ. dissenting.

Solicitors for the appellant: Boudreau, Giard, Gagnon & Clerk, Montreal.

Solicitors for the respondent: de Grandpré, Colas, Amyot, Lesage, Deschênes & Godin, Montreal.

à niveau en ville. A mon avis, ce devoir n'existe pas. Le mécanicien d'une locomotive approchant à la vitesse légale d'un passage à niveau gardé par des signaux qui annoncent l'arrivée du train, est dans la même situation que le conducteur d'une automobile à une intersection lorsque le feu est vert. Il a la priorité, mais il doit rester vigilant pour parer à tout danger imprévu et soudain et prendre, dans ce cas, des mesures raisonnables, sans pour autant être obligé de s'arrêter pour vérifier que personne ne cherche à passer au feu rouge.

A mon avis, les conclusions de négligence ne sont pas fondées et le verdict du jury est déraisonnable et injuste.

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi et de rejeter l'action.

Pourvoi rejeté avec dépens, les juges MARTLAND et SPENCE étant dissidents.

Procureurs de l'appelante: Boudreau, Giard, Gagnon & Clerk, Montréal.

Procureurs de l'intimée: de Grandpré, Colas, Amyot, Lesage, Deschênes & Godin, Montréal.