

1949  
 {  
 \*Feb. 10  
 \*Apr. 12  
 —

---

MAURICE BEAUDIN (PLAINTIFF) . . . . . APPELLANT;  
 AND  
 FERNAND CHOQUETTE (DEFENDANT) . . . RESPONDENT.

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

*Negligence—Motor vehicle—Collision between automobile and bicycle—  
 Evidence—Onus—Bicycle turning left without signaling—Whether horn  
 of overtaking vehicle sounded—Responsibility for accident—Presump-  
 tion of fault created by sec. 53(2) of the Quebec Motor Vehicles Act—  
 Affirmative and negative proof—Meeting and passing—Quebec Motor  
 Vehicles Act, R.S.Q. 1941, c. 142, ss. 29, 36, 53.*

Respondent's car struck appellant riding his bicycle. The accident hap-  
 pened as the car was overtaking two cyclists following one another  
 on the right side of the pavement, appellant being ahead. Respondent  
 contents that he was driving at 40-45 m.p.h. and that he sounded  
 his horn twice, the first time at 100 to 125 feet from the cyclists and  
 then a few feet away from them. Neither cyclists who were riding  
 about 20 feet apart heard the horn. The collision occurred about  
 the center of the pavement, as the appellant had swung to the left  
 to cross the road without looking back or signaling. The trial judge  
 found both parties equally at fault and the majority in the Court of  
 Appeal held that appellant's negligence was the sole cause of the  
 collision.

(1) [1947] A.C. 24 at 30.

---

\*PRESENT: Rinfret C.J. and Kerwin, Taschereau, Rand and Estey JJ.

*Held*, Rand and Estey JJ. dissenting, that appellant's action in crossing the road without looking back and without signaling his intention to do so was the sole cause of the accident. It being established by affirmative evidence against negative evidence that the horn was sounded twice, respondent has rebutted the presumption of fault created by section 53 of the Quebec Motor Vehicles Act.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

*Held* also, that section 36(1) of the Quebec Motor Vehicles Act has no application when the vehicle overtakes the bicycle.

*Per* Rand and Estey JJ (dissenting): The failure of the driver to give the warning in a reasonable manner as required by sec. 36(4), and the maintenance of his speed at 40-45 m.p.h. under the circumstances do not support the conclusion that the respondent has discharged the statutory onus imposed upon him by sec. 53(2).

APPEAL from the judgment of the Court of King's Bench, appeal side, Province of Quebec (1), reversing, St. Jacques J.A. dissenting, the judgment of the Superior Court, Sevigny C.J., and dismissing the action.

The material facts of the case and the questions at issue are stated in the above head note and in the judgments now reported.

*H. Bernier, K.C., Y. Bernier and A. Labelle, K.C.* for the appellant.

*Jacques de Billy* for the respondent.

The judgment of the Chief Justice and of Kerwin and Taschereau JJ. was delivered by

The CHIEF JUSTICE: Il s'agit d'un accident où l'appellant, monté sur une bicyclette, a été blessé par l'automobile de l'intimé sur la route nationale qui va de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à Lévis.

L'appellant, en compagnie d'un ami, également en bicyclette, se dirigeait vers l'ouest et était à la droite de la route. La voiture de l'intimé, conduite par son fils âgé de dix-sept ans, allait dans la même direction.

J'emprunte au jugement de la Cour Supérieure les quelques passages suivants:

Le fils du défendeur (intimé) affirme qu'il a signalé son approche et il est corroboré par ses deux frères âgés de douze et quinze ans, lors de l'accident. L'automobile du défendeur était conduite à une vitesse de quarante à quarante-cinq milles à l'heure.

Le demandeur et son compagnon ont juré que l'approche de l'automobile n'a pas été signalée... Il résulte de la preuve qu'il fut heurté

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

par l'automobile du défendeur à peu près au centre de la route... Dans l'espèce, le défendeur, pour dégager sa responsabilité, devait établir hors de tout doute que l'accident n'est pas dû à sa négligence ou à sa conduite répréhensible. (Article 53 de la Loi des véhicules automobiles.)

Le fait d'avoir signalé avec son klaxon lorsqu'il approchait des bicyclettes, comme le prétend le fils du défendeur, est-il suffisant pour conclure qu'il n'y a eu ni négligence ni conduite répréhensible de sa part?...

Lorsque le chauffeur du défendeur a signalé son approche, comme il le prétend, l'automobile était à environ cent pieds des cyclistes, à une vitesse de quarante à quarante-cinq milles à l'heure, et il conduisait à cette vitesse lorsque, à environ vingt pieds en avant de lui, il a vu que le demandeur dirigeait son bicycle en travers de la route.

Le défendeur base sa non-responsabilité sur les précautions qu'il a prises et sur la faute commise par le demandeur en dirigeant sa bicyclette sur le centre de la route...

Un signal de klaxon, comme dans l'espèce, ne suffit pas...

Un appareil sonore "ne peut être mis en usage que comme signal de danger" (article 29, Loi des véhicules...)

Il (le défendeur) pouvait réduire sa vitesse de façon à arrêter son véhicule dans quelques pieds et s'il avait agi ainsi et avait eu quand même un accident, il serait justifiable de l'attribuer à la seule imprudence du demandeur...

Considérant qu'il y a eu imprudence et négligence de la part du défendeur et qu'il y a eu aussi imprudence et négligence de la part du demandeur en dirigeant sa bicyclette vers le centre de la route et que, vu la faute contributive des parties, il y a lieu de réduire de moitié la réclamation du demandeur établie à la somme de \$9,094.18...

Condamne le défendeur à payer au demandeur une somme de \$4,547.09 avec intérêt et dépens.

La Cour du Banc du Roi (1) a infirmé ce jugement et a rejeté l'action du demandeur avec les dépens contre lui tant en Cour Supérieure qu'en Cour du Banc du Roi.

Dans le jugement formel (1), on trouve les **CONSIDÉRANTS** suivants:

Considérant que le demandeur est clairement en faute d'avoir traversé la route sans regarder en arrière et sans donner aucun signal;

Considérant que l'appelant s'est complètement excusé de la présomption de responsabilité qui résulte de l'article 53 de la Loi des véhicules moteurs;

Considérant que la collision survenue entre l'automobile du défendeur et le bicycle du demandeur ne peut être attribuée à la vitesse que faisait alors le dit automobile du défendeur;

Considérant que le défendeur a prouvé que le conducteur, en la dite circonstance, prêtait la plus grande attention à la direction de son automobile, a donné le signal qu'exige la loi avant un dépassement, s'est dirigé vers la gauche suffisamment pour laisser aux bicycles tout l'espace requis, et a même, au moment où la collision est devenue inévitable, incliné davantage vers la gauche, de sorte que le demandeur avait alors à sa disposition plus de la moitié de la voie pavée;

(1) Q.R. [1947] K.B. 817.

Considérant que la faute très grave commise par le demandeur, en tournant tout à coup vers sa gauche pour traverser le chemin, est l'unique cause de l'accident, et des dommages qu'il a subis;

Fait droit à l'appel, et infirme le jugement attaqué.

Ce jugement a été rendu à la majorité de quatre des juges de la Cour du Banc du Roi contre M. le Juge St-Jacques, dissident.

Voici ce que l'on trouve dans les notes de ce dernier juge:

Il est certain, en effet, que le demandeur a commis une grave imprudence en entreprenant de traverser la route vers la gauche sans avoir en aucune façon signalé ce changement de direction. Il était, à ce moment, trop tard pour que le conducteur de l'automobile puisse éviter le choc qui s'est produit.

Il ajoute, d'autre part, que le conducteur de l'automobile ne pouvait pas entreprendre de dépasser le demandeur "sans avoir signalé son approche d'une façon effective, lui permettant raisonnablement de croire qu'on l'avait entendu. Les dispositions des paragraphes trois et quatre de l'article 36 de la *Loi des véhicules moteurs* lui en imposent l'obligation, et, à mon avis, ce serait une faute que d'essayer de s'y soustraire, sous le prétexte que la route est libre et que le dépassement n'offre aucun danger".

Le savant juge est d'avis qu'il ne peut déduire de la preuve, d'une façon certaine, que le conducteur de l'automobile a donné un signal pouvant être entendu par le demandeur. La Cour Supérieure, dit-il, paraît avoir eu sur ce point de forts doutes, et lui-même reste, comme la Cour Supérieure, "avec des doutes très sérieux à cet égard."

En pareille matière, s'il subsiste un doute, la jurisprudence est bien à l'effet que le propriétaire de l'automobile ne s'est pas excusé entièrement.

Il était donc d'avis de rejeter l'appel.

La majorité des juges de la Cour (1), après avoir détaillé les circonstances de l'accident dans leurs notes, a été au contraire d'avis que, devant les faits prouvés, la prescription de l'article 53 devait céder et que l'action devait être rejetée.

Elle conclut de la preuve que le demandeur, sans signal qu'il entendait tourner à sa gauche, sans s'assurer si la route était libre, sans aucune précaution, fit un virage brusque, soudain et presque à angle droit, pour traverser la route. Le conducteur de la voiture de l'intimé vit les deux cyclistes

(1) Q.R. [1947] K.B. 817.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

qui roulaient à droite et rien de leur part n'indiquait une intention quelconque de changer leur course; il corna à cent ou cent vingt-cinq pieds du dernier et se rangea à gauche avec l'intention de les dépasser. Ce mouvement, suivant la preuve, mettait une partie de la voiture à gauche du centre de la route. Au moment où l'automobile arrivait vis-à-vis du compagnon du demandeur (ce dernier témoigne sur ce point et admet ce fait) le demandeur venait de faire le mouvement de couper à travers la route. Le conducteur de l'automobile corna de nouveau et appliqua fortement ses freins; mais les deux cyclistes n'étaient éloignés l'un de l'autre que d'une couple de longueurs de leur propre bicyclette et le mouvement du demandeur s'est fait à une distance de seulement quelques vingt pieds de l'automobile.

Aucun indice ne pouvait laisser présumer à l'automobiliste qu'une telle manœuvre devait s'effectuer: aucune circonstance pouvant faire naître chez le conducteur la possibilité d'un soudain et rapide virage.

M. le juge Bissonnette dit que "la faute du cycliste est l'une des plus lourdes, des plus graves, des plus caractérisées qui puissent se commettre par un homme normal dans la force de l'âge . . . Il est en faute, et, à mes yeux, il est le seul artisan de cette collision . . . La vitesse n'a pas été la cause de cet accident et le conducteur de l'automobile n'était pas tenu à ces précautions extraordinaires dont la Cour Supérieure a fait état . . . Il faut se demander, au-dessus de tout et avant tout, si la manœuvre de l'intimé était un événement prévisible . . . La diligence que doit exercer le conducteur d'une automobile, eu égard à l'article 53, est en fonctions de la prévisibilité du préjudice qu'il peut causer . . . Selon Planiol et Ripert, t. 6, p. 710, "il n'est en faute que s'il existait pour lui une obligation de le prévoir et de faire diligence pour éviter qu'il se produise" . . . Dans la présente affaire, le conducteur n'avait donc pas le devoir de réduire sa vitesse de façon à pouvoir arrêter derrière les bicyclettes si ces dernières commettaient une imprudence impardonnable. (*Allard v. Vallières*, (1)) . . . La prescription que l'automobiliste doit rester maître de sa vitesse doit comporter en même temps que le conducteur doit garder sur sa voiture une maîtrise suffisante pour parer aux événements prévisibles". (*Plouffe v. McKenzie* (2).)

(1) [1945] S.C. (Que.) 124.

(2) [1943] R.L. 242.

Il faut se garder, ajoute le savant juge, d'élever la présomption de l'article 53 "au degré de présomption *juris et de jure*. (*Davis et Latulippe* (1).)

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

En outre, le savant juge fait remarquer que le juge de première instance a omis de considérer le paragraphe 4 de l'article 36 qui exige qu'avant de dépasser et avant de se ranger à gauche, la personne conduisant un véhicule automobile doit avertir de son intention au moyen de l'appareil sonore.

Il s'en suivrait que le juge de première instance, qui semble s'être appuyé uniquement sur l'article 29 de la *Loi* et qui en a conclu que le conducteur d'une automobile ne devait se servir de l'appareil sonore de sa voiture que dans le but de signaler un danger, s'est mépris sur le sens de la *Loi*, puisque l'article 36 (4) exige qu'un avertissement soit donné avec l'appareil sonore lorsque la personne conduisant un véhicule automobile veut dépasser, afin d'avertir de son intention.

L'honorable Juge Gagné commence par signaler immédiatement la sincérité des témoignages que contient le dossier.

Il interprète la preuve comme établissant que le conducteur de l'automobile de l'intimé a fait sonner son klaxon mais que, comme un bicycle qui était en avant, conduit par le demandeur, s'est dirigé vers la gauche pour traverser la route "tout à coup", l'accident était inévitable... Sa faute est d'ailleurs évidente, ajoute-t-il. Il a entrepris de traverser la route sans regarder en arrière et sans donner le moindre signal. C'est là une faute tellement grave qu'on peut dire qu'elle est la seule cause de l'accident.

La suggestion de l'honorable juge de première instance que si le conducteur de l'automobile avait réduit sa vitesse de façon à arrêter son véhicule dans quelques pieds, et si par la suite il y avait eu quand même un accident, le défendeur serait justifiable de l'attribuer à la seule imprudence du demandeur, ne lui paraît pas fondée. "Exiger en outre de l'automobiliste qu'il réduise sa vitesse à un point "qui lui permette d'arrêter en quelques pieds" serait rendre le dépassement impossible".

L'accident est arrivé en 1944 alors que la limite de vitesse (*voir* Statut de Québec de 1942, 6 George VI, Chapitre 43,

(1) [1946] R.R. 300.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

article 4) était de quarante milles à l'heure; et il est clair, pour l'honorable juge, que l'accident se fût produit de la même façon quand même la voiture aurait circulé exactement à quarante milles. "Ce n'est certainement pas là une cause de l'accident."

Le défendeur a donc prouvé, à l'avis du savant juge, que la vitesse était raisonnable, que le conducteur prêtait la plus grande attention à la direction de son automobile, qu'il s'est dirigé vers la gauche suffisamment pour laisser aux bicycles tout l'espace requis, et qu'il a même incliné davantage vers la gauche au moment où la collision est devenue inévitable.

Il retient des trois témoignages donnés en faveur du défendeur, et dont il dit qu'ils sont évidemment véridiques, que "ce signal a bien été donné".

L'enquête a démontré que le demandeur avait à sa disposition plus que la moitié de la voie pavée au moment où s'est produite la collision. Il s'en suivrait que le défendeur a raison quand il soutient que la faute très grave commise par le demandeur, en tournant tout à coup vers sa gauche pour traverser le chemin, est la seule cause de l'accident et des dommages qu'il a subis. "L'appelant s'est complètement excusé de la présomption de responsabilité qui résulte de l'article 53".

M. le juge Pratte déclare qu'il partage l'opinion de messieurs les juges Bissonnette et Gagné, et qu'il "ne trouve rien dans la preuve qui établisse à la charge du conducteur une violation de la loi". L'automobiliste doit pouvoir compter que ses co-usagers de la route suivront au moins les règles de la prudence élémentaire, dont la violation dénote, chez celui qui s'en rend coupable, une absence complète du souci de sa propre sécurité ou de celle d'autrui. Rien ne permettait au conducteur de prévoir que l'un ou l'autre des cyclistes allait dévier de sa course; il pouvait donc continuer la sienne en comptant que les cyclistes continueraient la leur de façon normale. Le conducteur de l'automobile ne pouvait prévoir que le cycliste qui, jusque-là s'était conduit normalement, "allait commettre subitement et sans signe préalable, la suprême imprudence de virer à gauche pour traverser la route... C'est cette manœuvre inopinée et imprévisible du demandeur qui a été la seule cause de l'accident, et le défendeur doit en être exonéré".

Lors de l'audition devant cette Cour, le savant procureur de l'appelant n'a pu me convaincre que les propositions émises par la majorité de la Cour du Banc du Roi (en Appel) (1) devaient être mises de côté, tant sur les faits que sur le droit.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 —  
 Rinfret C.J.  
 —

L'on ne peut interpréter autrement que ne l'a fait la Cour d'Appel le passage du jugement de la Cour Supérieure à l'effet qu'un appareil sonore "ne peut être mis en usage que comme signal de danger". L'honorable juge de première instance paraît avoir été sous l'impression que c'était le seul cas où un automobiliste devait se servir de l'appareil sonore. Or, l'article 36 (4) dit en toutes lettres, qu'il doit également s'en servir pour avertir lorsqu'il entend dépasser. Il s'en suivrait que l'honorable juge était d'avis que du moment que le conducteur de l'automobile du défendeur mettait en usage l'appareil sonore de sa voiture, il se rendait compte qu'il y avait danger, et que, dès lors, il devait prendre les précautions requises en pareil cas. Mais lorsque, à cent pieds des bicycles, le conducteur a donné avec l'appareil sonore l'avertissement qui est prouvé, il obéissait évidemment aux prescriptions de ce paragraphe 4 de l'article 36. Ce n'est que lorsqu'il fut à vingt pieds du demandeur et que ce dernier fit le mouvement imprévisible dont parle la majorité de la Cour d'Appel, qu'il donne alors l'autre signal prévu par l'article 29 de la Loi, car alors le danger non seulement était évident, mais comme le disent les juges de la Cour d'Appel, il était inévitable.

J'ai dit plus haut que la preuve démontre que les deux avertissements ont été donnés, parce que l'on est en présence de trois témoins qui le jurent affirmativement, et, à l'encontre de ces témoignages, il n'y a que la preuve négative des deux compagnons à l'effet qu'ils n'ont pas entendu. C'est une règle invariable que si la crédibilité des témoins n'entre pas en doute, la preuve positive, en pareil cas, doit l'emporter sur la preuve négative. C'est ainsi que le décide la Cour Suprême dans la cause de *Lafeunteum v. Beaudoin* (2).

In the estimation of the value of evidence in ordinary cases, the testimony of a credible witness who swears positively to a fact should receive credit in preference to that of one who testifies to a negative.

(1) Q.R. [1947] K.B. 817.

(2) (1898) 28 S.C.R. 89.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

Je ne connais pas de décision rendue au contraire depuis ces dernières cinquantes années, et, d'ailleurs, nous sommes liés par ce jugement de la Cour Suprême.

C'est avec raison que, dans la présente cause, l'on a référé au jugement du Comité Judiciaire du Conseil Privé dans l'affaire de *Winnipeg Electric v. Geel* (1), relativement au fardeau de la preuve dans l'application de l'article 53 de la *Loi des véhicules automobiles*. Ainsi que le dit fort bien M. le Juge Bissonnette, il ne faudrait pas transformer en présomption *juris et de jure* la présomption que crée cet article 53. Ce jugement (1) prononcé par Lord Wright, donnait sur cette question les préceptes les plus clairs que voici :

It is then for the defendant to establish to the reasonable satisfaction of the jury that the loss, damage or injury did not arise through the negligence or improper conduct of himself or his servants.

Et il est assez curieux de noter que Lord Wright, en se demandant de quelle manière le défendeur peut apporter une preuve disculpatoire, donne précisément l'exemple d'un cas comme celui que nous avons dans la cause actuelle :

by proof that the plaintiff was the author of his own injury; for example, by placing himself in the way of the defendant's vehicle in such a manner that the defendant could not reasonably avoid the impact.

Et sur la question du fardeau de la preuve dans l'application de l'article 53 :

the burden remains on the defendant until the very end of the case, when the question must be determined whether or not the defendant has sufficiently shown that he did not in fact cause the accident by negligence. If, on the whole of the evidence, the defendant establishes this to the satisfaction of the jury, he will be entitled to judgment: if however the issue is left in doubt or the evidence is balanced and even, the defendant will be held liable in virtue of the statutory onus, whereas in that event but for the statute the plaintiff would fail, because but for the statute the onus would be on him. *A fortiori* the defendant will be held liable, if the evidence actually establishes his negligence. No doubt the question of onus need not be considered, if at the end of the case the tribunal can come to a clear conclusion one way or the other, but it must remain to the end the determining factor unless the issue of negligence is cleared up beyond doubt to the satisfaction of the jury.

C'est au cours de ce jugement que Lord Wright apporte l'approbation du Conseil Privé à la règle telle que l'a exposée M. le Juge Turgeon, parlant au sujet d'une législation semblable à celle de Québec, dans une cause de la

(1) [1932] 4 D.L.R. 51.

province de Saskatchewan, *Stanley v. National Fruit Co.* (1). Cette citation tirée du jugement de M. le Juge Turgeon contient les passages suivants qui doivent être retenus dans la présente cause :

1949  
BEAUDIN  
v.  
CHOQUETTE  
Rinfret C.J.

But if evidence for and against is given upon the points in question, the rule in favour of the preponderance of evidence should be applied as in ordinary civil cases; and the statutory onus will cease to be a factor in the case, if the Court can come to a definite conclusion one way or the other, after hearing and weighing the whole of the testimony. Nor does this statutory onus increase the degree of diligence required in the owner or driver of a motor vehicle . . . He must take proper precautions to guard against risks that might reasonably be anticipated to arise from time to time as he proceeds on his way. This degree of care, and nothing more, is required of him except in cases specially provided for, with which we are not concerned here.

Et, en conclusion, Lord Wright ajoute dans cette cause de *Winnipeg Electric Co. v. Geel* (2) :

Nor is it necessary further to emphasize that, in some running down cases under the statute, the defendant may discharge the burden, as already explained, by other evidence than that of inevitable accident.

Il est tout naturel de référer également au jugement de cette Cour dans *Charbonneau v. Dubé* (3) car les faits de cette cause sont remarquablement semblables à ceux du présent appel. Là comme ici, se posait la question de savoir si le chauffeur de l'automobile avait signalé son approche au moyen de son klaxon. Le chauffeur avait juré qu'il avait fait fonctionner l'appareil sonore de la voiture, la dernière fois à environ 50 pieds de la bicyclette, et il était corroboré par deux témoins qui étaient dans le camion avec lui. D'un autre côté, le demandeur et son fils, Léo, disaient que le chauffeur n'avait pas klaxonné, et surtout deux témoins qui étaient sur les lieux et qui avaient vu l'accident déclarèrent la même chose. Sur cette preuve, le juge de première instance en était arrivé à la conclusion que le chauffeur du camion n'avait pas signalé, bien qu'il tentât de dépasser le bicycliste. Mais, à la lecture de cette preuve, cette Cour en arriva à la conclusion que ni le fils du demandeur, ni les deux autres témoins avaient vraiment juré que le conducteur n'avait pas signalé, et qu'ils avaient simplement juré qu'ils n'avaient pas entendu.

Sur une pareille preuve, la Cour Suprême (3) unanimement décida que la preuve positive du chauffeur du camion

(1) [1930] 2 D.L.R. 106 at 109.

(3) [1948] S.C.R. 82.

(2) [1932] 4 D.L.R. 51.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rinfret C.J.

et de ses deux compagnons devait l'emporter sur celle des témoins qui se contentaient de dire qu'ils n'avaient pas entendu.

En plus, dans la cause de *Charbonneau v. Dubé* (1), non seulement le demandeur-cycliste avait réussi devant le juge du procès, mais la majorité de la Cour d'Appel avait confirmé le jugement de la Cour Supérieure, tout en déclarant qu'il y avait eu négligence contributoire et en réduisant, en conséquence, le montant des dommages accordé au demandeur. Cependant, la Cour Suprême fut d'avis que l'action devait être rejetée et que l'appel devait être maintenu avec dépens, dans toutes les Cours.

Ici, la situation de l'appelant est moins favorable, car tout en ayant vu maintenir son action par la Cour de première instance, au moins pour la moitié de sa réclamation, "vu la faute contributive des parties", la Cour du Banc du Roi (en Appel) a infirmé ce jugement et a rejeté l'action du demandeur, ainsi qu'il est dit plus haut, à la majorité de quatre des juges de cette Cour.

C'est dans cet état que la cause nous est maintenant soumise, et je suis incapable de découvrir en quoi la situation de l'appelant dans la présente affaire peut être accueillie avec plus de faveur que celle du bicycliste dans l'affaire de *Charbonneau v. Dubé*. En réalité, à mon avis, le cas de *Charbonneau* était vraiment plus favorable que celui de *Beaudin* en l'espèce.

Je considère que décider l'appel actuel d'une façon différente de celle que nous avons suivie dans la cause de *Charbonneau v. Dubé* aurait pour effet de rendre deux jugements contradictoires.

Il ne me reste plus qu'un dernier point à signaler. Le procureur du demandeur-appelant a cité un jugement dans une cause de *Moreau v. Thibault* rapportée au vol. de 1945 des Rapports Judiciaires Officiels de Québec, C.S., p. 128, où il aurait été décidé que la *Loi des véhicules automobiles*, article 36, paragraphe 1, est à l'effet que l'automobiliste qui rencontre par croisement une bicyclette doit laisser une distance d'au moins huit pieds entre l'automobile et la bicyclette, et que cette règle s'impose à *fortiori* lorsqu'il s'agit d'un dépassement, vu qu'alors le bicycliste ne peut se rendre compte aussi bien du danger que s'il s'agit d'une voiture venant à sa rencontre.

(1) [1948] S.C.R. 82.

Il me semble que pour mettre de côté pareille prétention de la part de l'appelant, il suffit de citer l'article de la *Loi* auquel il réfère:

(36-1) Toute personne conduisant un véhicule ou un animal sur un chemin public doit, quand c'est possible, tenir le côté du chemin à sa droite, et laisser libre à sa gauche le plus large espace possible, et au moins la moitié du chemin quand elle croise un autre véhicule ou un troupeau d'animaux, ou, au moins huit pieds quand elle croise un piéton, un cycle ou un animal isolé.

Remarquons bien le texte de cet article. Tout d'abord, il se lit: "laisser libre à sa gauche le plus large espace possible". L'article dit: "à sa gauche;" et si l'on tient compte des prescriptions de la loi, cela ne peut s'entendre que d'un croisement, au cours duquel le véhicule ou l'animal qui est rencontré est toujours à la gauche de l'automobiliste, tandis que s'il s'agissait d'un dépassement, il faudrait que l'article se lut: "à sa droite."

Puis, si l'on en vient à la dernière partie de l'article: "et au moins la moitié du chemin quand elle croise un piéton, un cycle ou un animal isolé", le mot qui est employé est "croise" et l'on ne peut donc appliquer cette prescription au cas d'un dépassement. Mais, en plus, il est évident que l'article exige d'une personne conduisant un véhicule sur un chemin public, quand c'est possible, de laisser à sa gauche, le plus large espace possible, et au moins la moitié du chemin quand elle croise un autre véhicule ou un troupeau d'animaux, ou, au moins huit pieds quand elle croise un piéton, un cycle ou un animal isolé. Cela ne signifie pas (ce qui, je le dis en tout respect, serait absurde) que l'automobiliste doit laisser une distance d'au moins huit pieds entre son automobile et la bicyclette, mais que si il croise un piéton, un cycle ou un animal isolé, il doit lui concéder au moins huit pieds du chemin du côté où ce piéton, ce cycle ou cet animal se trouve.

En d'autres termes, si le chemin a par exemple 18 pieds de largeur, l'automobile peut occuper les dix pieds qui se trouvent à la gauche du chemin, pourvu qu'elle laisse huit pieds du chemin au piéton, au cycle ou à cet animal.

Nous sommes loin de compte, à l'égard de la prétention de l'appelant, qu'il faille une distance d'au moins huit pieds entre l'automobile et le piéton, le cycle ou l'animal. Une loi à cet effet serait tout simplement impossible et impraticable.

1949  
BEAUDIN  
v.  
CHOQUETTE  
Rinfret C.J.

1949  
BEAUDIN  
v.  
CHOQUETTE

Pour ces raisons, je ne puis découvrir aucun motif pour infirmer le jugement de la Cour d'Appel, et je suis d'avis que l'appel du demandeur doit être rejeté avec dépens.

Rinfret C.J.

RAND J. (dissenting):—The facts of this controversy are simple and few. On Sunday morning, September 3, 1944 the appellant aged forty and a brother-in-law of thirty-two, spending the day in the country, set out westerly for a short bicycle ride before dinner. The day was fine with a slight breeze facing them, the road was paved over a width of about 20'6" and was straight for any distance material here, there was no other traffic in sight and very little at that time moving, and the two men were riding close to the right-hand side, one behind the other at a distance of twenty feet or so. Reaching a point opposite a house, the appellant who was ahead swung to the left intending to enter the roadway leading to it. At that moment the automobile of the respondent, who was engrossed in a document, driven by his 16-year-old son and carrying himself and two other younger sons, running between 40 and 45 miles an hour, passed the rear bicycle and in a moment struck the other with the right end of the front bumper just about the center of the pavement. No sound of the horn had been heard by either bicyclist. The tracks showed that just before the collision the auto had been moving angularly to the south side of the road and it came to a stop off the pavement after having dragged the bicycle about forty feet. The appellant was knocked twenty-five feet across the road and seriously injured. There were marks on the pavement indicating an application of the brakes seventeen feet before the impact, but the distance from the easterly end of these marks to the northerly edge of the pavement does not clearly appear.

The son claims that he was driving near the center of the highway and swerved to the left to pass the bicycles. It is not suggested that they were more than three or four feet from the northerly edge of the pavement and if the automobile had been straddling the center the right side would be at least 2½' to the north of it. Taking the handle bars into account, the bicycles may have occupied as much as four feet, leaving a distance of approximately 3½' between them and the automobile. The rear bicyclist, who gave

his evidence very frankly, as in fact all the witnesses appear to have done, says the automobile seemed to sweep by him with a blast of air between three and four feet away; and on the best consideration I can give to the evidence I conclude that that was about the distance.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Rand J.

The judgment in the Court of King's Bench (1) more or less accepts the statement that the horn was sounded when the automobile was from 100 to 125' behind the bicycles. Admittedly moving at least sixty feet a second, it is obvious that considering its speed and position on the highway, the absence of traffic and the quiet conditions, the distance of 125' would be traversed in sounding a reasonable signal; and those factors would be most pertinent also to the point at which the warning would be commenced. So far from this it is claimed that a second signal was given when the bicycle was seen to turn out. I cannot accept this evidence of distance and it leaves me, as it left the trial judge, in doubt of the horn having been sounded at all. I should say that as an ordinary precaution a prudent driver in such circumstances, particularly of the speed and passing space, could and would effectually bring the warning home to the riders. Both of them had good hearing and the conditions, apart from the slight breeze, were favourable to an effective signal if one had been given. Although, as it was found by the trial judge and as I will take it, the appellant should have looked back or indicated his intention to turn, it was equally, if not more, important that the driver should have followed the course of a prudent man. That a bicyclist on such a day and in such conditions might have acted on the assumption, in the absence of a warning, that no automobile was within range, is, apart from the question of his negligence in so doing, not beyond the range of reasonable anticipation a prudent man would foresee. The person behind has the whole situation ahead of him; he sees the actual behaviour of the person ahead as well as the approaching danger; and that, in the surroundings here, the signal was not heard indicates that if given it was not sufficient, and calls for evidence to justify the speed and position more precise and weighty than was presented.

(1) Q.R. [1947] K.B. 817.

1949  
BEAUDIN  
v.  
CHOQUETTE  
Rand J.

It must not be forgotten that bicyclists are still lawfully on the highway, and their likely conduct must be interpreted in the prevailing conditions. On a little used back road it would be absurd to go through motions which are absolute on a busy city street; and whether on a highway through the countryside at a time when all is quiet and traffic virtually absent, a prudent man on a bicycle might not feel it to be somewhat ridiculous either to give a hand signal or to look around before changing his course, is a question of circumstances and of degree. The relations between the two parties are interlaced: and here the trial judge has found the appellant to have contributed to the accident.

But these matters have a bearing on the conduct of the driver behind. When it is considered what a slight and cheap precaution, while moving at such speed, is needed to remove all possibility of danger, such as a signal lengthened to three, four or even five seconds, carried up, if necessary, to a point beyond all possibility of not being heard, the complaint that no indication of turning has been given must be received with qualification. It may be that bicycles on a paved highway present risks that are an annoyance to people in a hurry in automobiles; but so long as they are not banned, the danger of serious injury to those using them must be recognized and the relatively trivial measures of warning and safely exacted.

The respondent was bound under the statute to satisfy the Court that he was not guilty of negligence contributing to the accident, and I agree with the trial judge and with St. Jacques, J.A. that he has not met that burden.

I would, therefore, allow the appeal and restore the judgment at trial with costs here and in the Court of King's Bench.

ESTEY J. (dissenting):—The appellant (plaintiff) in this action asks damages suffered when the bicycle upon which he was riding was struck by respondent's (defendant's) automobile. The appellant and his brother-in-law were riding their respective bicycles westward on the main highway along the south shore of the St. Lawrence River a few miles west of Ste. Anne de la Pocatière about noon on Sunday, September 3, 1944. It was a clear day with a light

wind from the west. The road, about 20 feet in width, was paved and the portion here in question level and straight. The appellant was travelling at 3-4 m.p.h. and about 10-12 feet in front of his brother-in-law. Both bicycles were close to the north side of the pavement, the estimates varying from 2 to 4 feet. The appellant, with the intention of crossing the road, suddenly turned to the south (his left) when at or near the center of the road he was struck by respondent's automobile also proceeding in a westerly direction.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Estey J.

Respondent was a passenger in his automobile which at the time was driven by his son Guy, age 17. Guy saw the two bicycles in front of him and when about 100-125 feet east of them he sounded his horn, turned toward the left side of the road but maintained his speed of 40-45 m.p.h. until within about 20 feet of the bicycles he saw appellant suddenly and without signal turn toward the center of the road. Guy applied his brakes and again sounded his horn but was unable to avoid a collision.

The trial judge found both parties equally negligent. His findings are not based upon any question of credibility. He apparently concluded that all the witnesses were truthfully deposing to the facts as they remembered them. The appellant did not appeal but the respondent's appeal to the Court of King's Bench in Quebec (1) was allowed and the appellant's negligence held to be the sole cause of the collision. Mr. Justice St. Jacques dissenting would have affirmed the judgment at trial. The appellant in this appeal asks that the judgment of the learned trial judge holding the parties equally responsible for the collision be restored.

Respondent's automobile being in operation on a public highway and having struck and injured the appellant the law in Quebec places the onus upon respondent to prove that the collision was not caused by his negligence or reprehensible conduct.

53. (2) Quand un véhicule automobile cause une perte ou un dommage à quelque personne dans un chemin public, le fardeau de la preuve que cette perte ou ce dommage n'est pas dû à la négligence ou à la conduite répréhensible du propriétaire ou de la personne qui conduit ce véhicule automobile, incombe au propriétaire ou à la personne qui conduit le véhicule automobile.

(1) Q.R. [1947] K.B. 817.

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 Estey J.

The respondent's contention is that under the circumstances, a clear day, a dry paved road 20 feet in width, two bicycles in their proper places on the road proceeding without any indication of change in position and no other traffic nearby, the driver, having sounded his horn and turned slightly to the left, was justified in assuming that the bicycles would continue in that position and in maintaining his speed of 40-45 m.p.h. as he passed them. The immediate difficulty respondent encounters in maintaining this position is that the learned trial judge did not find that in sounding his horn the driver exercised reasonable care. Sec. 36(4) of the *Motor Vehicles Act*, R.S.Q. 1941, c. 142, provides:

36. (4) When preparing to pass, the person driving a motor vehicle shall, before bearing to the left, give warning of his intention to do so, and make sure that it is possible to pass without any risk of a collision with a vehicle or an animal coming in an opposite direction. The warning shall be given by means of the sounding device.

The driver of the respondent's automobile under this section was required to "give warning of his intention" to pass by means of a sounding device. Under sec. 29(1) every motor vehicle operated on the highway "must . . . be provided with a horn or other sounding device sufficient in capacity to be heard at a distance of two hundred feet". The statute requires the driver of the forward vehicle upon hearing the warning to move toward the right, or if there, remain in that position until the passing is effected. The warning must be given at such a distance and in such a manner that the party ahead actually hears or ought to hear it. The evidence of the driver, Guy Choquette, and his brother's upon this point is as follows. Guy Choquette deposed:

Q. Quelle sorte de coup de klaxon avez-vous donné? Un coup ordinaire? Un petit coup? Ou un klaxonnement prolongé?

R. Je ne pourrais pas dire au juste, là... naturellement. Habituellement je donne toujours un coup prolongé; je ne donne jamais des petits coups.

As to how he proceeded just prior to the collision he deposed:

R. Oui. J'ai klaxonné justement pour les avertir, d'ailleurs, c'est toujours ce que je fais quand je veux dépasser des cyclistes ou des piétons; j'ai klaxonné et j'ai continué comme ça, tranquillement, comme si rien n'était arrivé, comme antérieurement... Au milieu de la route, j'allais à une vitesse de quarante (40), quarante-cinq (45) milles à l'heure, sur la

recommandation de mon père. Je regardais le compteur et ça ne marquait pas plus de quarante (40), quarante-cinq (45) milles à l'heure; j'ai klaxonné à environ cent (100), cent vingt-cinq (125) pieds, la première fois; ensuite j'ai passé comme ça. Je me suis aperçu que le cycliste qui était en avant de l'autre—je ne me rappelle pas quelle distance séparait les deux,—a tourné devant moi quand j'étais à peu près à une vingtaine de pieds. J'ai appliqué les freins et j'ai klaxonné en même temps, mais l'auto avait assez d'élan pour aller frapper... la victime, enfin.

1949  
BEAUDIN  
v.  
CHOQUETTE  
Estey J.

Marc Choquette, a brother of Guy, age 15, was seated in the back seat. When his brother sounded the horn for the first time he looked up but could not say at what distance they were from the bicycles but thought it was a sufficient distance to advise them. He stated that before the accident his brother was driving in the middle of the road and when he sounded his horn the first time he continued straight, that when he passed the first bicycle he was in the centre of the road. He was seated on the rear left-hand side and said he had a very good view.

Auguste Choquette, age 12, also seated in the back seat, deposed:

R. Je sais que la première fois qu'il a klaxonné, juste un petit coup comme ça, je ne me suis pas énérvé. Dans un voyage, ça arrive plusieurs fois, ça. Un peu plus loin, ça été un grand coup de klaxon. Je me suis levé la tête et, à peu près à une longueur d'auto, il y avait un cycliste qui avait la tête tournée vers nous autres.

Q. Sais-tu à quelle distance la machine était lorsque ton frère à klaxonné, la première fois?

R. Non. Là, je ne m'en rappelle plus du tout.

That the driver saw the bicycles is clear. As to how he sounded his horn upon his own evidence is a matter of conjecture, but to Auguste it was "juste un petit coup comme ça". The learned trial judge did not find that the horn had been properly sounded and no doubt in appreciation of its insufficiency he referred to it as "un signal de klaxon, comme dans l'espèce," or "comme le prétend le fils du défendeur," or again, "comme il le prétend". That the horn was not sounded with sufficient strength appears to be the most probable explanation of the fact that upon a clear day with nothing present to interfere with a person's hearing or to attract one's attention neither of the two men riding the bicycles heard the sound of the horn. Moreover, the learned trial judge did not find that it was sufficient under the circumstances for the driver to sound the horn but once before he saw the appellant turn. He was driving

1949  
 BEAUDIN  
 v.  
 CHOQUETTE  
 ———  
 Estey J.  
 ———

upon a rural highway at a time when no other traffic was sufficiently near to be a factor. He had received no intimation from either of the bicyclists that they had heard the horn. Under these circumstances, to continue as he said he did, without further sounding his horn, at a speed of 40-45 m.p.h., even admitting that he turned slightly to the left, would appear, in the absence of an express finding of fact to the contrary, not to be exercising reasonable care, nor to be sufficient to discharge the onus placed upon the respondent under sec. 53 (2). His own statement is indicative:

...j'ai klaxonné et j'ai continué comme ça, tranquillement, comme si rien n'était arrivé, comme antérieurement.

Dionne, riding the second bicycle, asked when he had seen the automobile, replied:

Au moment où elle me dépassait; le vent qu'elle m'a causé, vu qu'elle était près de moi, ça m'a effrayé et j'ai viré à tête à gauche et j'ai vu l'auto.

The learned trial judge would have this and other evidence in mind when he stated:

Un signal de klaxon, comme dans l'espèce, ne suffit pas pour permettre au chauffeur de continuer sa course à une vitesse de quarante à quarante-cinq milles à l'heure et de laisser ainsi le risque d'un accident à celui pour qui le signal a été donné.

and when he further stated:

La grande prudence qu'exige la circulation ne se limite pas à de simples signaux et le fait du défendeur d'en avoir donné un, comme il le prétend, n'est pas suffisant pour le justifier et dégager sa responsabilité.

The appellant and respondent's driver were each of them under a duty to use due care and both failed to do so. If the appellant had signalled or if the respondent's driver had reasonably sounded his horn, we are asked by the respective parties, and with some reason, to say that the collision would have been avoided. It seems under these circumstances rather that these respective failures constituted negligent conduct which continued to the moment of impact by virtue of which both parties contributed directly to the cause of the collision.

These factors distinguish this case from *Charbonneau v. Dubé* (1), where at p. 85 Mr. Justice Taschereau on behalf of the Court speaks as follows:

Le conducteur conduisait avec prudence, à une vitesse raisonnable; ses phares étaient allumés, et il a signalé son approche à trois ou quatre

(1) [1948] S.C.R. 82 at 85.

reprises, le dernier signal étant donné alors qu'il était à 35 pieds de la victime. Je ne puis me convaincre qu'il ait manqué à ses devoirs de chauffeur prudent, parce qu'il n'aurait pas signalé davantage, comme le lui reproche la Cour d'Appel.

1949  
BEAUDIN  
v.  
CHOQUETTE  
Estey J.

This quotation emphasizes the important factors that are absent in the case at bar—reasonable speed and a signal repeated three or four times.

In *The King v. Anderson* (1), the by-law of the City of Vancouver, unlike the Quebec statute, provided only that the horn should be sounded "whenever it is reasonably necessary," and in that respect the cases are quite different.

The failure of the driver to give the warning in a reasonable manner as required by sec. 36(4), and the maintenance of his speed at 40-45 m.p.h. under the circumstances do not support the conclusion that the respondent has discharged the statutory onus imposed upon him by sec. 53(2).

The appeal should be allowed with costs throughout and the judgment of the learned trial judge restored.

*Appeal dismissed with costs.*

Solicitors for the appellant: *Bernier & Bernier.*

Solicitors for the respondent: *Gagnon & de Billy.*

---