PROVINCIAL TRANSPORT COMPANY and GEORGES LAVIGNE (*Defendants*) ..... APPELLANTS;

1953 *Dec. 15, 16
1954 *Apr. 12

AND

PAUL DOZOIS and CLAIRE SANSFAÇON (*Plaintiffs*) ..... RESPONDENTS.

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

Automobile—Collision at intersection between passenger bus and automobile—Fog—Right of way—Speed—Anticipation of other drivers inobservance of the rules—Motor Vehicles Act, R.S.Q. 1941, c. 142, ss. 36, 41.

This was an action by one of the gratuitous passengers in an automobile which collided with a motor passenger bus. The bus, which had been proceeding east on a highway divided with one-way traffic lanes by a cross strip down the center, made a left turn off the highway in order to go north on a side road. It came to a stop before crossing the west lane and while proceeding slowly across was struck on its right rear side by the automobile which was travelling west. It was a very foggy morning and both vehicles had their lights on. The driver of the automobile admitted having reduced his speed for the intersection to 35 or 30 miles per hour. The *Motor Vehicles Act* (R.S.Q. 1941, c. 142, s. 41) forbids a speed in excess of 20 miles per hour at intersections. The trial judge held the bus driver responsible and this judgment was affirmed by a majority in the Court of Appeal.

Held: (Taschereau J. dissenting), that the appeal should be allowed.

Rinfret C.J. agreed with the dissenting judgment of the Court of Appeal that the accident was caused entirely by the fault of the driver of the automobile.

Per Estey, Cartwright and Fauteux JJ.: Applying the principle enunciated in *London Passenger Transport Board* v. *Upson* ([1949] A.C. 155) that a driver is bound to anticipate on the part of the other drivers only those follies which, according to the teachings of experience, commonly occur, the precautions taken by the bus driver were sufficient.

By stopping, looking and listening as he did with the manifest intention of giving the right of way to traffic coming on his right, the bus driver did enough to satisfy his obligations to give the right of way and to refrain, in view of the fog, from any speed or imprudent action which might endanger life or property. Having done enough, he cannot be held responsible because he could have done more.

On the other hand, by adopting a speed at an intersection in excess of the legal limit and also, in view of the fog, susceptible of endangering life and property, the driver of the automobile committed a fault which was the sole cause of the accident. His negligence was not of such a common occurrence that the bus driver was bound to anticipate it.

PRESENT: Rinfret C.J. and Taschereau, Estey, Cartwright and Fauteux JJ.

1954

PROVINCIAL TRANSPORT CO. v. DOZOIS AND SANSFAÇON

Consequently, in view of the sufficiency of the precautions taken by the bus driver and of the gross negligence of the driver of the automobile, the omission to sound his horn, imputed to the bus driver, cannot constitute a fault.

Even assuming that the fault of the driver of the automobile was such that the bus driver should have anticipated it, it is at least questionable as to whether it has been established that there was a relation of cause and effect between the accident and the alleged failure to sound the horn.

Per Taschereau J. (dissenting): Both drivers were equally at fault: the bus driver who had the duty to protect his right, because he attempted in foggy weather to cross the highway without making sure that he could do so without danger; and the driver of the automobile, because in these circumstances he abused his right of way by exceeding the speed limit at an intersection. Both drivers are jointly and severally liable for the full amount of the damages suffered by the gratuitous passenger.

APPEAL from the judgment of the Court of Queen's Bench, appeal side, province of Quebec (1), affirming, Hyde J.A. dissenting, the judgment of the Superior Court in an action by a gratuitous passenger arising out of an automobile accident.

John L. O'Brien Q.C. and *E. E. Saunders* for the appellants.

J. P. Charbonneau Q.C. for the respondents.

The CHIEF JUSTICE:—Il s'agit d'un accident résultant d'une collision entre un autobus appartenant à la compagnie appelante et une voiture conduite par un monsieur Jacques Sansfaçon.

L'autobus transportait à Saint-Paul-L'Ermite des ouvriers engagés dans des travaux militaires. La voiture était une automobile privée dans laquelle se trouvaient cinq passagers. L'endroit était à l'intersection où le chemin conduisant à Saint-Paul-l'Ermite traverse le boulevard allant de Québec à Montréal.

En tout respect, je partage l'avis exprimé par M. le juge Hyde, dissident en Cour du Banc de la Reine (1), et je concours dans les raisons qu'il donne pour appuyer les conclusions de son jugement. Cela me dispense d'écrire des notes plus élaborées.

Le juge de première instance a fait droit à la demande et a condamné les appelants conjointement et solidairement à payer à la demanderesse par reprise d'instance (intimée) la somme de $5,000.

(1) Q.R. [1952] K.B. 480.

J'ai le regret de dire que je trouve le jugement de première instance nullement satisfaisant. La preuve est surabondante que lors de l'accident, il existait un brouillard très dense et je ne puis comprendre pourquoi le jugement de la Cour Supérieure commence par déclarer: "Il convient peut-être d'éliminer d'abord la question de visibilité." Je crois, au contraire, que cette question était de très grande importance. La raison que le juge donne est "qu'il y a une divergence considérable entre les témoins de la demande et ceux de la défense". Cela ne peut pas être une raison pour ne pas trancher cette question. Mais, à tout événement, je répète que je trouve la preuve surabondante à l'effet que le brouillard était très dense. En fait, la déclaration elle-même (par. 8 (*j*)), allègue que la "visibilité était mauvaise".

Le jugement de première instance me paraît avoir une tendance à reprocher aux seuls appelants une situation qui pouvait vraiment être également reprochée aux demandeurs-intimés.

Du fait que ce brouillard empêchait le chauffeur de l'autobus de voir, le juge de première instance conclut "qu'il aurait dû prendre des précautions supplémentaires". Je cherche pourquoi cette exigence ne pourrait pas également s'appliquer au chauffeur de la voiture privée.

Le jugement fait encore remarquer que le chauffeur de l'autobus "devait pouvoir voir au moins vingt pieds en avant de lui" et que, lorsqu'il a quitté le grand chemin pour prendre le chemin de traverse "il était à cinquante pieds au moins de l'automobile". Et, il en conclut que ce chauffeur "a commis une erreur de jugement en s'aventurant, comme il l'a fait". Là, encore, je ne vois pas comment les distances qu'il mentionne ne jouent pas également à l'encontre des deux chauffeurs.

Il en résulte, qu'en définitive, il ne se trouve pas dans le jugement de première instance de véritable décision sur les faits susceptibles de justifier la conclusion à laquelle il en est arrivé.

Si je passe maintenant aux raisons données par la Cour du Banc de la Reine, l'on s'y demande si le chauffeur de l'autobus aurait klaxonné avant de franchir l'intersection. Lors de l'argumentation devant notre Cour, il a paru au moins douteux que l'absence de klaxon à ce moment-là eût

1954
PROVINCIAL TRANSPORT CO.
v.
DOZOIS AND SANSFAÇON
Rinfret C.J.

pu être l'une des causes de l'accident. On semblait d'accord pour admettre que, dans ce brouillard et à la distance où se trouvait alors Sansfaçon, il n'aurait pas entendu les sons du klaxon. Mais, à tout événement, le témoin Villeneuve a affirmé que le conducteur de l'autobus a klaxonné avant de franchir l'intersection. Le jugement de première instance ne fait aucune allusion à ce témoignage. En Cour du Banc de la Reine, on l'élimine tout simplement sous prétexte que "cette affirmation n'est sûrement pas soutenue par la preuve" et l'on ajoute qu'il est le seul à affirmer la chose.

Je n'ai jamais compris que la déposition d'un seul témoin ne soit pas suffisante pour établir une preuve; la loi, en pareil cas, n'exige aucune corroboration. Et son témoignage n'est pas contredit. En sorte que, je ne vois aucune raison légale pour ne pas en tenir compte.

Je trouve donc plutôt surprenant qu'en l'occurrence et sous prétexte que les autres témoins n'auraient pas entendu le klaxon, on en conclut qu'il "reste donc avéré que dans les circonstances, Lavigne n'a pas utilisé son avertisseur sonore". Si le juge de première instance avait exprimé des doutes sur la crédibilité du témoin Villeneuve, je vois bien qu'on aurait quelque chose à dire sur ce point, mais, en l'absence de pareille décision de la part du premier juge, je ne vois pas sur quoi l'on peut se baser pour mettre de côté ce témoignage, et, surtout, pour déclarer qu'il resterait "avéré" que le chauffeur Lavigne n'a pas klaxonné.

Je ne comprends pas non plus pourquoi l'on a tant insisté en Cour d'appel sur ce que l'on a appelé "le risque considérable" de franchir le boulevard. Doit-on en conclure que, dans les circonstances que l'on mentionne, le chauffeur de l'autobus n'aurait pas dû entreprendre ce que l'on a qualifié de "passage dangereux"? Sûrement l'on n'ira pas jusqu'à prétendre que l'autobus qui amenait des ouvriers à l'usine de Saint-Paul-l'Ermite aurait dû tout simplement renoncer à les y conduire.

Et je comprends encore moins qu'on décrive le passage de l'autobus comme ayant pour effet de "bloquer la route". Cette expression pourrait s'adresser au cas où l'autobus se serait trouvé en panne en traverse de la route, mais elle ne me paraît pas justifiée si on l'applique à un véhicule qui traverse une route. Il ne me paraît pas possible de traverser une route sans être en travers de cette route au cours de l'opération de la traversée.

L'on a fait remarquer que tous les témoins de la demande ont intenté aux appelants un "procès similaire à celui sous débat". C'est là une remarque parfaitement justifiable, car il est généralement admis que l'on ne doit pas accorder le même crédit à un témoin qui a intérêt dans l'affaire. Si chacun d'eux avait un procès semblable, il est évident qu'il possédait cet intérêt et cela n'a jamais voulu dire "qu'un témoin ayant un intérêt direct ou indirect dans un procès doit être soupçonné de parjure".

L'honorable juge Edge, qui a rendu le jugement principal en Cour d'appel, dit que "la preuve rapportée par les passagers de l'autobus, témoins de la défense, est prépondérante quant à l'arrêt que fit le conducteur de l'autobus à l'intersection". On doit donc en conclure, comme il est d'ailleurs établi, que l'autobus venait simplement de repartir et qu'il allait très lentement.

Bref, je ne puis me défendre de l'impression que les jugements dont est appel ont interprété dans un sens défavorable aux appelants des circonstances qui devaient tout autant être interprétées dans le même sens contre le chauffeur Sansfaçon. Et, si les choses devaient en rester là, il s'ensuivrait que l'action devrait être déboutée parce que les intimés n'auraient pas réussi à prouver leur cause. Mais, il y a pour moi un fait décisif: c'est qu'en vertu de l'article 41, paragraphe 2(*d*) de la *Loi des véhicules-moteurs,* il est spécialement défendu de conduire une automobile à une vitesse excédant vingt milles à l'heure aux intersections. Cette règle s'appliquait au chauffeur Sansfaçon et il admet lui-même, dans son témoignage, qu'au moment où il allait franchir l'intersection il conduisait à trente ou trente-cinq milles à l'heure. Il déclare que, à cause de cette vitesse, lorsqu'il a aperçu l'autobus à quarante ou quarante-cinq pieds de lui, il n'a pas été capable d'arrêter la voiture qu'il conduisait. Comme l'honorable juge Hyde, je suis d'avis que cette vitesse illégale a été la cause déterminente de l'accident. En fait, même malgré cette vitesse, le chauffeur Sansfaçon a presque évité de frapper l'autobus et le choc ne s'est produit que tout à fait à l'arrière de ce véhicule. Il ne s'en est donc fallu que de quelques pieds pour que la voiture de Sansfaçon évite complètement la collision.

Je suis d'avis de maintenir l'appel et de rejeter l'action, avec dépens dans toutes les Cours.

1954

PROVINCIAL TRANSPORT CO. v. DOZOIS AND SANSFAÇON

TASCHEREAU J. (dissenting):—Le 13 octobre 1942, l'intimée était une passagère gratuite dans une voiture automobile appartenant à un nommé Henri Sansfaçon et conduite par Jacques Sansfaçon. Alors que ce véhicule se dirigeait vers Montréal, sur la Route Nationale Québec-Montréal, près de Repentigny, il est venu en collision avec un autobus de la compagnie appelante.

A cet endroit, la Route Nationale se divise en deux allées distinctes de quarante-quatre pieds de largeur chacune, et séparées l'une de l'autre par deux plates-bandes de trois cents pieds de longueur. Le conducteur de l'autobus qui venait de Montréal, et qui voulait conduire ses passagers à Saint-Paul l'Ermite sur la route de Charlemagne, tourna à gauche pour se diriger vers le Nord, et c'est au moment où il traversait l'allée réservée à la circulation des voitures se dirigeant vers Montréal, que le véhicule de Sansfaçon est venu frapper la partie arrière de l'autobus.

L'intimée subit d'assez sérieuses blessures et réclama de l'appelante et de son préposé Georges Lavigne, la somme de $21,569.75. L'honorable Juge Surveyer a maintenu l'action jusqu'à concurrence de $5,000, et ce jugement a été confirmé par la Cour d'Appel, avec la dissidence de l'honorable Juge Hyde (1).

La circonstance la plus importante de la présente cause, est la condition de la visibilité. Sur ce point, la preuve est contradictoire, et le juge au procès a préféré éliminer cette question et ne pas la déterminer. Les témoins de la compagnie appelante furent tous unanimes à dire qu'il y avait un brouillard épais qui nuisait considérablement à la vision, tandis que ceux de l'intimée ont affirmé que la visibilité était bonne. Le conducteur Sansfaçon va jusqu'à dire qu'il pouvait voir à au delà de mille pieds, et que le brouillard ne l'ennuyait aucunement. Sur ce point, M. le Juge Hyde a analysé toute la preuve. Il a tenu compte de l'intérêt personnel des témoins, et du fait très important que le conducteur de l'autobus et un témoin Cook ont cru prudent, pour éviter un autre accident, de faire brûler, après la collision, des torches qu'ils ont déposées sur la route afin de guider les autres automobiles. Il note également que les phares des automobiles étaient allumés à 8:30 heures le matin pour signaler leur approche dans le brouillard. Je

(1) Q.R. [1952] K.B. 480.

suis entièrement d'accord avec les raisons qu'il donne, et la conclusion à laquelle il est arrivé, que la visibilité était très mauvaise.

Après avoir tourné à gauche, pour s'engager sur la route de Charlemagne, le chauffeur de l'autobus a arrêté sa voiture durant quelques secondes, a regardé vers la droite, mais évidemment à cause du brouillard, n'a rien vu venir de ce côté. Il a malgré tout, continué à une vitesse d'environ sept ou huit milles à l'heure, et alors qu'il était à traverser, obstruant ainsi la route à la circulation se dirigeant vers Montréal, la voiture de Sansfaçon a frappé l'autobus.

Je ne puis arriver à une autre conclusion que le chauffeur de l'autobus a commis une imprudence. Je ne crois pas, alors qu'il devait protéger sa droite, qu'il puisse s'exonérer en disant qu'au milieu de ce brouillard, il n'a rien vu. La mauvaise visibilité était une raison additionnelle pour qu'il prît de plus grandes précautions, et qu'il ne s'engageât pas ainsi en travers du boulevard, sans s'assurer au préalable qu'il pouvait le faire sans danger. C'est une imprudence que de conduire sans savoir où l'on va. Le conducteur de l'autobus ne peut être absout de sa part de responsabilité.

Quant au conducteur de l'autre véhicule, il ne devait pas comme il l'a fait, abuser de son droit de passage. De son propre aveu, il a vu le signal indiquant l'intersection, mais il a quand même continué sa route à une vitesse d'environ trente-cinq milles à l'heure, quand la loi lui défend à une intersection, de dépasser vingt milles à l'heure. La preuve révèle que s'il avait obéi aux prescriptions de la loi, et était allé à la vitesse réglementaire, il aurait pu éviter l'accident, en arrêtant sa voiture. Sa négligence a contribué à la collision.

Je suis d'opinion que les deux conducteurs sont en faute dans une égale proportion. Vis-à-vis l'intimée qui était passagère gratuite, les deux sont conjointement et solidairement responsables, et comme elle n'est pas partie au quasi-délit, elle ne peut être appelée à aucune contribution. Elle peut s'adresser pour obtenir le paiement de ses dommages à l'un ou l'autre de ses débiteurs. (C.C. 1107).

L'appel doit être rejeté avec dépens.

1954
PROVINCIAL TRANSPORT CO.
v.
DOZOIS AND SANSFAÇON

The judgment of Estey, Cartwright and Fauteux JJ. was delivered by:—

FAUTEUX J.:—Le matin du 13 octobre 1942, l'intimée en reprise d'instance, ses parents, dont ses deux frères Bernard et Jacques, voyageaient dans une automobile conduite par ce dernier sur la route Québec-Montréal, en direction de Montréal. Le pavé était sec; le temps était beau et froid; mais, nonobstant la clarté du jour et à raison de multiples "bancs de brume" qu'on admet avoir eu à traverser, au cours de ce voyage,—le dernier de ces "banc de brume" se trouvant, suivant Bernard Sansfaçon, à quelques mille pieds de l'endroit où, à la droite de la route de Québec-Montréal, aboute celle de St-Paul-l'Ermite,—on avait dû, jusqu'au moment même des faits ci-après relatés, voyager avec les phares de la voiture allumés. Jacques Sansfaçon témoigne qu'en arrivant à cette intersection, à lui très familière, et bien annoncée d'ailleurs par la présence, à quelque 300 pieds la précédant, d'une plate-bande divisant le chemin, sur lequel il voyageait, en deux lisières, chacune à sens unique et inverse, et, en plus, par un signal placé sous la direction de l'autorité provinciale, il réduisit la vitesse de son véhicule, alors procédant de 45 ou 35 milles à l'heure, à une vitesse de 35 ou 30 milles à l'heure; pour une fraction de seconde il regarda à sa droite, i.e. du côté du chemin de St-Paul-l'Ermite; lorsque soudainement il aperçut à une distance de 50 ou 40 pieds à l'avant même de son véhicule un autobus traversant la lisière du chemin, dans laquelle lui-même se trouvait, à une vitesse de dix milles à l'heure en direction du chemin conduisant à St-Paul-l'Ermite. En raison de la vitesse de sa voiture, de la faible distance la séparant de cet obstacle, il lui fut impossible, suivant sa propre admission, de mettre son véhicule à l'arrêt en temps opportun; la collison s'averant imminente, il obvia vers la gauche puis, étant encore plus rapproché de l'obstacle, mit ses freins; mais il était trop tard, son véhicule alla, avec une vitesse admise de 15 milles à l'heure, se heurter sur l'arrière de l'autobus.

Cet autobus était l'une de ces quelques trente voitures de l'appelante, affectées au transport, entre Montréal et St-Paul-l'Ermite, des employés des usines de munitions de guerre sises en ce dernier endroit, et qui, depuis janvier 1941, suivant une cédule dont l'observation demeurait

assujettie aux conditions climatériques, se succédaient tous les jours à cette intersection, entre sept heures et huit et demie du matin. En l'occurrence, Georges Lavigne était en charge. Et voici son récit de la collision et des faits concomittants:—

En laissant le pont dans la brume, j'ai descendu le pont tranquillement, parce que la visibilité n'était pas très bonne. Rendu au point d'intersection, vu que c'était dangereux de traverser le boulevard, par mesure de prudence, j'ai arrêté, j'ai ouvert ma porte, j'ai écouté, je n'ai rien entendu, je ne voyais rien venir, alors j'ai fermé ma porte, je me suis mis en vitesse, j'ai traversé l'intersection. Rendu au milieu, j'ai entendu un cri d'une de mes passagères dans mon 'bus': "Une machine" et en disant cela, je pèse sur l'accélérateur pour essayer d'éviter l'accident et tout en entendant le cri de la jeune fille, j'ai entendu le bruit de la machine frappant le 'bus'.

Q.—Où était le devant de votre autobus quand la collision a eu lieu? R. —Le devant de l'autobus était rendu au milieu du boulevard, au moment de la collision.

Plus loin, dans ce témoignage, il continue:—

. . . après l'accident, la première intention que j'ai eue, après l'accident, c'est la première intention que j'ai eue de prendre, vu que la machine était venue me frapper dans la brume, il ne m'avait pas vu, la première intention qui m'est venue, j'ai dit à mes passagers : "S'il y a des blessés, occupez-vous-en" . . . Après cela, je suis parti en courant sur le boulevard allant vers Québec, pour voir s'il n'y avait pas d'autre trafic, parce que la brume était trop dense. J'ai dit: "S'il vient d'autre trafic, ils vont nous frapper, il va y avoir des morts". J'ai couru sur le boulevard, j'ai fait signe à une machine de ralentir. Après cela, un gros camion s'en venait, je lui ai fait signe dans le milieu du chemin, il a arrêté à peu près à 20 pieds de l'endroit de l'accident. Après cela, j'ai été posé mes torches qu'on a pour la nuit, pour quand un autobus casse ou quelque chose, j'ai été poser mes 'flares' dans la brume, ils n'étaient pas visibles, ils ont été écrasés. C'a été ma première intention.

La crédibilité de ce témoin n'est pas attaquée. La substance du témoignage est, par ailleurs, confirmée par plusieurs passagers de l'autobus, en particulier par John Cook, contremaître de "United Kingdom Inspection Board", dont il convient également de reproduire le récit circonstancié de l'accident:—

The bus was proceeding at 20 to 25 miles an hour to the intersection, and then the driver stopped and a minute or so was passed before he proceeded to cross the intersection. The front part of the bus had passed completely over the road before the other car came along.

I was sitting in the aisle of the bus, and on my right hand side I was looking up the road, and I saw lights coming towards me at an angle. I was seated in the rear of the bus, and the car came from the right hand side of the north side of the highway.

The bus driver, I think he attempted to accelerate the bus and then he put his brakes on. Then the car struck the bus and he stopped and everybody rushed out to see if they could help the people injured.

1954

PROVINCIAL TRANSPORT CO. v. DOZOIS AND SANSFAÇON

Fauteux J.

The driver took out some flares and went up the road, and I went up afterwards to see if I could help stop the traffic which was coming along. A car came along and passed right over one of the flares.

Et un peu plus loin:—

I was in the aisle of the bus and that drew my attention. Normally they didn't stop but he did stop and naturally I looked out the window to see why he stopped. I looked out the window and couldn't see anything, and then he started to cross the road, and then that is when I saw the car coming, and after the girl screamed—it must have been simultaneous with the impact. It was almost at the same time. She sat about two seats up from me, on the right. I was sitting in the rear.

L'arrêt de l'autobus avant son entrée dans cette lisière du boulevard où voyageait Jacques Sansfaçon, aussi bien que la présence, au moment et au lieu de l'accident, d'un brouillard intense, sont des faits qui, nonobstant certains témoignages des occupants de la voiture conduite par Sansfaçon, sont péremptoirement établis au dossier. Particulièrement, et quant au brouillard, le dossier révèle ce qui suit. L'intimée elle-même, dans sa déclaration,—ainsi que le signale le Très Honorable Juge en chef dans ses raisons—, invoque l'absence de visibilité du conducteur de l'autobus pour lui reprocher d'avoir assumé de traverser dans des circonstances dangereuses; ce reproche ne peut évidemment être qu'en relation de ce brouillard intense car, à l'endroit de l'accident, le chemin est droit, large, de niveau; et rien n'empêche de voir les voitures circulant sur les deux lisières du boulevard, ou—comme ce fut le cas de l'autobus, en l'espèce—passant de l'une à l'autre à l'intersection ci-dessus. De plus, et sans l'existence de ce brouillard affectant considérablement la visibilité, comment Jacques Sansfaçon peut-il se justifier de n'avoir pas noté—comme il l'admet—la présence de cet autobus, ayant une longueur de 28 pieds, d'abord au point de l'arrêt, et, ensuite, de ne l'avoir aperçu en travers du chemin, qu'à une distance de 50 ou 40 pieds d'icelui. On ne pourrait davantage expliquer pourquoi, à cette heure du jour,—huit heures et demie a.m.—les deux voitures voyageaient encore phares allumés. Et il serait enfin inoui qu'immédiatement après l'accident, les passagers, aussi bien que le conducteur de l'autobus, ainsi qu'une preuve non contredite l'établit, se soient, si spontanément et hâtivement, appliqués à placer des torches sur le chemin et à prévenir par d'autres méthodes les autres voyageurs de la route, du danger résultant de l'obstruction y causée par la présence de l'autobus et de la voiture de

Sansfaçon. Ces circonstances confirment les témoins qui, n'ayant aucun intérêt en l'affaire, établissent qu'au plus, la visibilité était de 40 pieds. Et il n'est pas sans signification que Sansfaçon ait admis avoir vu l'autobus à peu près à cette distance.

Tous ces faits: vitesse de l'automobile de Sansfaçon, distance la séparant de l'obstacle au moment où il l'aperçut, impossibilité d'arrêter sa voiture dans cette distance, arrêt de l'autobus et autres précautions prises par son conducteur et, surtout, présence de brouillard limitant considérablement la visibilité aux temps et lieu de la collision, étaient tous autant de circonstances matérielles dont il devait nécessairement être tenu compte dans la considération judiciaire du mérite de cette cause.

Sur ces faits, cependant, pas plus d'ailleurs que sur la crédibilité des témoins, là où l'utilité de ce faire pouvait s'avérer, le Juge de première instance, soit dit en toute déférence, n'a-t-il prononcé. Dans la considération de l'affaire, il a cru devoir "éliminer d'abord la question de visibilité" et invoquant les dispositions de la loi accordant une priorité de passage au véhicule venant de la droite, a conclu que Lavigne "a commis une erreur de *jugement en s'aventurant comme il l'a fait dans le chemin de St-Paul-l'Ermite*". La généralité de cette conclusion ne révèle pas, cependant, de repoche la supportant.

La majorité des Juges de la Cour du Banc de la Reine (1)—M. le Juge Hyde étant dissident—"sans admettre tous les motifs du Juge de première instance", mais sans mettre en doute la substance des faits matériels précités, ont confirmé cette décision pour les raisons suivantes:— (i) Le conducteur de l'autobus aurait dû céder le droit de passage à Sansfaçon et (ii) il n'aurait pas fait résonner son avertisseur. D'où l'appel de ce dernier jugement devant cette Cour.

Pour établir la responsabilité de l'appelante, il suffit à l'intimée,—mais cette suffisance n'atténue en rien l'intégralité de son obligation à ce faire—de prouver que Lavigne, le préposé de l'appelante, a commis une faute, et que cette faute a contribué à la cause du dommage. Et c'est évidemment en regard, non seulement de toutes les circon-

(1) Q.R. [1952] K.B. 480.

1954

PROVINCIAL TRANSPORT CO. v. DOZOIS AND SANSFAÇON

Fauteux J.

stances de la cause, mais également de toutes les dispositions de la loi dont ces circonstances requéraient l'application qu'il faut, pour en juger, apprécier les deux reproches faits à Lavigne par la majorité des Juges de la Cour d'Appel.

Aussi convient-il d'abord de citer les dispositions suivantes de la Loi des véhicules automobiles (S.R.Q. 1941 ch. 142) article 36, paragraphe 7:—

Art. 36. Aux bifurcations et au croisement des chemins publics, la personne qui conduit un véhicule sur un des chemins est tenue de céder le droit de passage à la personne qui conduit un véhicule qui vient à sa droite sur l'autre chemin .....

Art. 41. I. Toute vitesse et toute action imprudente susceptible de mettre en péril la vie ou la propriété, sont prohibées sur tous les chemins de la province:

2. Est spécialement interdit:

a) .....

b) .....

c) .....

d) Une vitesse excédant 20 milles à l'heure ..... aux intersections .....

De plus, et puisqu'il est reconnu que chacun des conducteurs est en droit de faire entrer dans ses prévisions une relative prudence de l'autre et une relative observation par lui du code de la route, il est aussi à-propos de préciser la véritable mesure du droit qu'un conducteur a de s'attendre à ce que la loi soit respectée par un autre conducteur.

Dans *Toronto Railway Company* v. *King* (1), Lord Atkinson disait:—

. . . traffic in the streets would be impossible if the driver of each vehicle did not proceed more or less upon the assumption that the drivers of all the other vehicles will do what it is their duty to do, namely, observe the rules regulating the traffic of the streets.

Subséquemment, et dans *London Passenger Transport Board* v. *Upson* (2), plusieurs membres de la Chambre des Lords ont apporté des précisions à cette proposition de Lord Atkinson, précisions dont la substance apparaît à cet extrait des raisons de jugement de Lord Uthwatt, qu'on retrouve à la page 173:—

A driver is not, of course, bound to anticipate folly in all its forms, but he is not, in my opinion, entitled to put out of consideration the teachings of experience as to the form those follies commonly take.

(1) [1908] A.C. 260 at 269. (2) [1949] A.C. 155.

Dans son "Traité de la responsabilité civile en droit français, (1939) tome 1, page 236, Savatier traite ainsi du point:—

Mais une difficulté procède du point de savoir dans quelle mesure on avait le droit de se fier à la prudence d'autrui. 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.

.....

.....

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'infirme. 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 infirme. 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.

.....

Il faut apprécier de même les collisions de véhicules. Chacun des conducteurs est en droit de faire entrer dans ses prévisions une relative prudence de l'autre, et une relative observation par lui du code de la route. Dès lors, la faute grave de l'un, lorsqu'elle dépasse vraiment ce que l'autre pouvait prévoir, doit être considérée comme entraînant des conséquences pour lui inévitables, et comme excluant sa faute.

Ces dispositions légales et ces commentaires sont pertinents dans la considération de la conduite de Lavigne et de Sansfaçon, dont il convient de préciser, d'abord, les droits et devoirs respectifs avant l'accident.

Deux obligations s'imposaient à Lavigne au moment où, pour atteindre la route de St-Paul-l'Ermite, il allait quitter cette lisière de la route Québec-Montréal sur laquelle il voyageait, pour traverser celle dans laquelle Sansfaçon, à son insu, s'en venait. Il devait, d'abord, être prêt à respecter la priorité de passage de tout conducteur venant à sa droite et devait, en plus,—comme ce dernier, d'ailleurs—s'abstenir, à cause du brouillard, de toute vitesse ou action imprudente susceptibles de mettre en péril la vie ou la propriété. Mais de la somme de ces obligations, il ne résulte pas que Lavigne avait le devoir d'anticiper de la part d'un conducteur venant à sa droite, des imprudences dépassant

1954

PROVINCIAL TRANSPORT CO. v. DOZOIS AND SANSFAÇON

Fauteux J.

les bornes de ce qui pouvait et devait *normalement* être alors prévu; si tel était le cas, il faudrait écarter le principe voulant qu'on n'est tenu d'anticiper que celles qui, d'après les données de l'expérience, se produisent communément. Et s'il n'avait pas le devoir d'anticiper des imprudences non communes, comment, jusqu'au moment où en constatant ou pouvant en constater par l'exercice d'un soin raisonnable la commission actuelle, pouvait-il avoir le devoir d'adopter des précautions aptes à la prévention d'accidents susceptibles d'en résulter? Si on adoptait des vues différentes, aucune limite ne pourrait être placée à la série des précautions à prendre et dont la seule efficace, en l'instance, aurait été l'abandon de la traversée de la lisière jusqu'à la levée du brouillard. La reconnaissance de pareilles obligations, on le voit, conduirait fatalement à la négation du droit de Lavigne à la route—si subsidaire qu'en soit potentiellement l'exercice—droit que la disposition légale, décrétant l'ordre suivant lequel deux voitures conduites vers une intersection doivent y procéder, implique nécessairement. En somme, Lavigne avait donc un droit à la route, sujet à la priorité d'un conducteur venant à sa droite et il était, en plus, en droit de s'attendre à ce que les imprudences susceptibles d'être commises par ce dernier ne dépasseraient pas les bornes de ce qui pouvait et devait *normalement* être prévu dans les circonstances. C'est donc en fonction d'imprudences normalement communes que la suffisance des précautions qu'il devait prendre devait se mesurer. Et, paraphrasant, pour les fins de cette cause, le raisonnement de Lord Blackburn dans *Dublin, Wicklow and Wexford Railway Co.* v. *Slattery* (1), on doit dire que, si en regard de son obligation ainsi précisée et des précautions par icelle exigées, Lavigne a fait assez, il ne peut devenir responsable parce qu'il pouvait faire plus.

D'autre part, et alors qu'il s'en venait lui-même à cette intersection, Sansfaçon avait aussi deux obligations dont l'une, prévalant en toutes circonstances, lui interdisait spécialement d'en entreprendre la traversée à une vitesse excédant vingt milles à l'heure et l'autre, résultant du brouillard, lui défendait toute vitesse ou action imprudente susceptibles de mettre en péril la vie ou la propriété. Il avait, par ailleurs, sur les conducteurs venant à sa gauche,

(1) (1878) 3 A.C. 1155 at 1212.

une priorité de passage à l'intersection. Mais il ne pouvait méconnaître le droit à la route de ces conducteurs, si subsidiaire que pouvait devenir l'exercice du droit de ces derniers. La confiance qu'en des circonstances normales il était justifié d'avoir que l'exercice de sa priorité pouvait se faire sans danger devenait, dans une large mesure, sans fondement et, ce, à cause de cet épais brouillard empêchant, à sa connaissance, tout autre conducteur vigilant venant à sa gauche, de constater ou appréhender la venue de son véhicule. Ainsi donc, et assujetti qu'il était aux dispositions du paragraphe I de l'article 41, il n'était plus justifié, en droit ou en fait, de tenter l'exercice de cette priorité de la manière dont il aurait pu le faire en des circonstances normales. Il avait cependant le droit de s'attendre à ce qu'un conducteur venant à sa gauche et conscient de la possibilité de sa propre venue, procéderait à l'intersection avec la prudence imposée par les circonstances, mais il devait aussi tenir compte qu'il y procéderait avec la légitime confiance que lui-même ne se rendrait pas coupable d'imprudences dépassant les bornes de ce qui pouvait et devait alors être normalement prévu.

Les obligations et expectatives légitimes de chacun de ces conducteurs ont-elles été respectées en fait?

D'une part Lavigne, précisément pour intégralement satisfaire à ses obligations, a, au lieu de procéder sans s'y être préalablement arrêté à traverser l'intersection à vingt milles à l'heure comme—sujet à la priorité d'un conducteur venant à sa droite—il en aurait eu le droit dans des circonstances normales, pris, vu ce brouillard, des précautions extraordinaires en mettant son véhicule à l'arrêt, en en ouvrant la porte, en regardant, en écoutant, le tout avec manifestement l'intention et la volonté de céder le passage à tout véhicule dont il aurait pu constater ou appréhender la venue; et, en fait, son véhicule, dans l'intersection, n'avait atteint qu'une vitesse de sept ou huit milles à l'heure quand celui de Sansfaçon apparut dans le brouillard.

D'autre part, Sansfaçon, de son propre aveu, s'est contenté pour entreprendre la traversée de l'intersection, de réduire, a-t-il dit, sa vitesse, alors de 40 ou 35 milles à l'heure, à une vitesse de 35 ou 30 milles à l'heure, vitesse en tout temps interdite par la loi. De plus, et procédant ainsi à traverser une intersection dans un brouillard limitant la

1954
PROVINCIAL TRANSPORT CO.
v.
DOZOIS AND SANSFAÇON
Fauteux J.

visibilité à 40 pieds,—sans même, par ailleurs, signaler sa venue—il adoptait clairement une vitesse susceptible de mettre la vie ou la propriété en danger. Dans *H.M.S. "Glorious"* (1), Lord Scrutton déclara:—

> There is an excellent rule that we sometimes come across in motor collision cases and which we act on—that if there is a difficulty in seeing you ought to be ready to stop within the limits of visibility;.....

Subséquemment, et dans *Morris* v. *Luton Corporation* (2), la Cour d'Appel d'Angleterre se refusait d'adopter la proposition de Lord Scrutton sur le pied d'une règle de droit et disait que la question était une question de fait dépendant des circonstances de chaque cause. Pour les fins de cette cause, il est bien suffisant de référer aux deux dispositions précitées de l'article 41 de la *Loi des véhicules moteurs* pour conclure qu'elles ont été violées par Sansfaçon.

Les expectatives légitimes de Sansfaçon, Lavigne les a respectées. La suffisance des précautions prises par ce dernier s'avère amplement du fait que, si de son côté, Sansfaçon n'avait pas agi en mépris de ses obligations, aucun accident ne se serait produit; à une vitesse de vingt milles à l'heure il pouvait, suivant la preuve, mettre son véhicule complètement à l'arrêt, précisement dans cette distance le séparant de l'autobus au moment où il dit avoir aperçu ce dernier en travers de sa route dans l'intersection.

Mais les expectatives légitimes de Lavigne ont été trompées. Ayant pris les précautions précitées avant d'entreprendre la traversée, comment pouvait-il anticiper comme une imprudence de commune occurrence qu'un conducteur susceptible de venir à sa droite, si peu soucieux que ce conducteur ait pu être, par ailleurs, de la loi et des règles ordinaires de la prudence, aurait eu, au risque de sa propre vie, celle de ses passagers, sinon celle des autres occupants de la route, la grossière témérité de procéder, sans même signaler sa venue, à traverser, dans ce brouillard, une intersection avec une vitesse de 30 à 35 milles à l'heure alors qu'à cette vitesse il parcourait, d'après un simple calcul, en une seule et à chaque seconde, plus que la distance de sa visibilité.

Si donc, comme je le crois, les précautions prises par Lavigne étaient suffisantes pour satisfaire au devoir qu'il

(1) (1933) 44 Ll. L.R. 321 at 323. (2) [1946] 1 K.B. 114.

avait d'anticiper ces imprudences que les dictées de l'expérience enseignent comme étant communes et que la faute grossière de Sansfaçon dépasse les bornes de telles imprudences, l'omission de corner—qu'on impute à Lavigne nonobstant une certaine preuve au contraire—ne peut constituer une faute. Encore une fois, s'il a fait assez, il ne peut devenir responsable parce qu'il pouvait faire plus. Et, dès lors, le devoir de faire résonner son avertisseur ne pouvait naître et l'omission d'y satisfaire ne pouvait devenir une faute qu'au moment où constatant ou pouvant constater, en exerçant un soin raisonnable, cette faute grossière de Sansfaçon, il ait eu, en faisant résonner son avertisseur, une opportunité suffisante pour empêcher l'accident. Il est bien clair qu'en aucun temps Lavigne n'a eu ou pu avoir cette opportunité.

Assumant, par ailleurs, que cette faute de Sansfaçon ne dépassait pas les bornes de ce que Lavigne pouvait anticiper et que, dès lors, ce dernier avait l'obligation de corner et qu'il aurait fait défaut de ce faire, il est pour le moins problématique de savoir si l'intimée, comme elle en avait le fardeau, a établi en preuve un lien de causalité entre cette omission et l'accident. La loi exige que les véhicules soient munis d'appareils sonores susceptibles d'être entendus à deux cents pieds de distance. Au moment où l'autobus était à l'arrêt, il est certain qu'à la vitesse avec laquelle Sansfaçon conduisait, son véhicule se trouvait à plus de deux cents pieds de l'intersection. Et même si Lavigne avait corné pendant la traversée, Sansfaçon aurait-il, dans ce brouillard, situé avec justesse l'endroit d'où serait venu cet avertissement ou en aurait-il erronément attribué la provenance à des véhicules susceptibles de voyager à l'arrière de sa propre voiture ou sur l'autre lisière de la route, ou encore sur le chemin de St-Paul-l'Ermite; et la conduite qu'il aurait alors adoptée aurait-elle alors été celle qui devait l'être en fonction de la traversée actuelle de l'intersection par l'autobus? Le mieux qu'on puisse dire, c'est que ces choses sont possibles. Mais la possibilité ne suffit pas. (*Canadian National Steamship Company* v. *Watson* (1); *Walker* v. *Brownlee and Harmon* (2).

(1) [1939] S.C.R. 11.

(2) [1952] 2 D.L.R. 450.

1954

PROVINCIAL TRANSPORT CO. v. DOZOIS AND SANSFAÇON

Fauteux J.

Sous toutes les circonstances, et comme M. le Juge Hyde de la Cour d'Appel, je suis d'opinion que Sansfaçon doit porter l'entière responsabilité de cet accident. Et je maintiendrais l'appel avec dépens de toutes les Cours.

Appeal allowed with costs.

Solicitor for the appellants: *O'Brien, Stewart, Hall & Nolan.*

Solicitors for the respondents: *Charbonneau, Charbonneau & Charlebois.*