

1959
 *Nov. 17, 18
 Nov. 30

EASTERN METALS CORPORATION }
 LIMITED (*Defendant*) } APPELLANT;

AND

JOSEPH PROTEAU (*Plaintiff*)RESPONDENT.

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

Motor vehicles—Car hitting truckload extending 9 feet beyond rear of truck—Fatal injuries—Poor visibility—Inadequate lighting—The Motor Vehicles Act, R.S.Q. 1941, c. 142, s. 27—Allegation of contributory negligence—Burden of proof.

A truck driver transporting, some 48 minutes after sunset, in a very poor visibility, iron rails extending 9 feet beyond the rear of his truck, without having 5 tail lights on as required by s. 27 of the *Motor Vehicles Act* one hour after sunset, the only lighting at the rear being provided by a lamp fixed to the chassis of the truck which was veiled in an intermittent fashion by a red flag attached to the end of the rails, must be held solely responsible for the damages resulting when a car comes up behind at a reasonable speed and collides with the rails.

APPEALS from a judgment of the Court of Queen's Bench, Appeal Side, Province of Quebec¹, affirming a judgment of Desmarais J. Appeal dismissed.

L. Tremblay, Q.C., for the defendant, appellant.

C. Fortin, for the plaintiff, respondent.

The judgment of Taschereau, Abbott, Judson and Ritchie JJ. was delivered by

TASCHEREAU J.:—Le 7 décembre 1953, Armand Roy et son épouse Alphéda Roy ont été les victimes d'un accident de la route et sont décédés le même soir. Roy était au volant de sa propre voiture, une Plymouth 1953, dans laquelle avaient pris place son épouse, sa belle-sœur madame Proteau, et son enfant Réjeanne âgée de 4 ans. Il suivait la route qui conduit d'East Angus à Weedon, dans les Cantons de l'Est, et était précédé d'un camion lourdement chargé de rails de chemin de fer. Les deux voitures filaient du côté droit de la route.

*PRESENT: Taschereau, Fauteux, Abbott, Judson and Ritchie JJ.

¹[1958] Que. Q.B. 727.

Ce camion était la propriété de l'appelante "Eastern Metals Corporation Limited", et était conduit par l'employé de cette dernière, Alphonse Duval, qui alors était dans l'exercice de ses fonctions. Soudainement, vers 4.45 p.m. de cette journée du 7 décembre 1953, la voiture de Roy frappa l'arrière de ce camion avec le triste résultat que Roy et son épouse perdirent la vie, tandis que madame Proteau et la jeune enfant ne subirent aucune lésion.

1959
 EASTERN
 METALS
 CORPN.
 LTD.
 v.
 PROTEAU
 Taschereau J.

Joseph Proteau, intimé, ès-qualité dans la présente cause, fut nommé tuteur aux huit enfants mineurs des parents décédés, et institua la présente action, dans laquelle il réclama de l'appelante la somme de \$81,330. M. le Juge Gaston Desmarais, de la Cour supérieure, siégeant à Sherbrooke, a maintenu cette action jusqu'à concurrence de \$32,780, et la Cour du banc de la reine a confirmé ce jugement. M. le Juge Casey, cependant, a enregistré sa dissidence, étant d'opinion qu'il y avait faute contributive de la part des deux conducteurs.

Ce genre d'accident n'est pas rare sur les routes de la province, et sa multiplication devrait engager pour leur propre sécurité les conducteurs de véhicules-automobiles qui suivent ces gros camions souvent trop chargés, à faire usage de la plus extrême prudence. Souvent voit-on de futilles réclamations faites par des conducteurs imprudents qui, par négligence ou inhabileté, viennent frapper l'arrière de véhicules commerciaux ou d'autres véhicules circulant sur la route. De nombreuses décisions ont été rendues par les tribunaux mais, évidemment, chaque cause doit être jugée suivant les faits qui se présentent.

Dans le cas qui nous occupe, la preuve n'est pas révélatrice de tous les incidents qui ont sans doute entouré cette tragédie. En effet, nous n'avons le témoignage ni de monsieur ni de madame Roy, tous deux décédés. Quant à madame Proteau, passagère assise seule sur le banc arrière de la voiture Plymouth, elle dormait, et ce n'est qu'au moment du choc qu'elle s'éveilla. Elle ne peut donc jeter aucune lumière sur les circonstances qui ont immédiatement précédé cet accident. La fillette Réjeanne, trop jeune, n'a pas témoigné devant les tribunaux. Seul Duval, conducteur du camion, était sur les lieux au moment où les véhicules sont venus en contact. Il arrêta immédiatement son camion,

1959

EASTERN
METALS
CORPN.
LTD.
v.

PROTEAU

Taschereau J.

s'empessa de se rendre vers la voiture de Roy, et rencontra madame Proteau qui elle aussi était sortie de la voiture dans laquelle elle était passagère. Les passants arrêterent et la Sûreté fut dépêchée sur les lieux.

La preuve révèle, et c'est ainsi que l'a apprécié le juge au procès, que l'accident s'est produit vers 4.45 p.m. A l'endroit où il est arrivé, le chemin est légèrement accidenté, mais présente une ligne droite sur une distance d'environ un demi-mille. Il est certain qu'il bruinaît à des intervalles irréguliers, que le temps était sombre et qu'à cette saison, à cause de la noirceur hâtive, la visibilité était substantiellement réduite.

Le camion de l'appelante portait une charge de plusieurs milliers de livres, qui consistait en une vingtaine de rails de chemin de fer, qui excédaient de neuf pieds la partie arrière du véhicule. Le panneau postérieur du coffre était baissé de façon à permettre aux rails de reposer horizontalement sur le camion.

A l'arrière du camion, il n'y avait qu'une seule lumière rouge, placée au centre à l'extrémité du châssis, qui fonctionnait au moment de l'accident. Elle se trouvait sous le panneau renversé, et également sous les rails qui dépassaient, et qui nécessairement oscillaient sous l'effet des accidents de la route. Normalement, il y a à l'arrière de ce camion trois lumières, dont deux ne fonctionnaient pas. De plus, il n'y avait pas d'autres réflecteurs, et même la lumière qui devait éclairer la licence était hors d'usage. Un petit drapeau rouge de 24 x 10 pouces était placé au centre, à l'extrémité des rails, et était susceptible, d'après le témoignage de Duval, conducteur du camion, d'obstruer la vue à certains moments de la seule lumière qui était allumée. A cause du mauvais état de la route, et de la visibilité réduite, Duval conduisait son camion à une vitesse de dix à douze milles à l'heure, et il a lui-même juré qu'il faisait assez noir pour allumer ses phares d'avant, ce qu'il avait fait depuis quelque temps. Roy également avait allumé les siens, et filait à peine plus vite que le camion qui le précédait. Le choc léger qui s'est produit démontre que sa vitesse ne pouvait pas être excessive, mais qu'au contraire, elle devait être très modérée.

L'article 27 de la *Loi des Véhicules Automobiles* décrète :

Tout véhicule automobile doit dans un chemin public, être muni de deux lanternes à feu blanc à l'avant et d'une lanterne à feu rouge à l'arrière.

Lorsque le véhicule automobile est sur un chemin public, entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever, les lanternes sur ce véhicule, qu'il soit arrêté ou en mouvement, doivent chacune produire une lumière éclairant à une distance d'au moins cent pieds en avant et visible à une distance d'au moins cent pieds en arrière, et la lanterne à l'arrière doit avoir une capacité d'au moins quatre chandelles, et doit projeter une lumière rouge horizontalement et une lumière blanche verticalement, de façon que la lumière blanche éclaire la plaque à l'arrière également sur toute sa surface, et suffisamment pour lire le numéro sur cette plaque à une distance d'au moins cent pieds.

En outre des lanternes prescrites par les paragraphes ci-dessus, tout autobus, véhicule de commerce et véhicule de livraison, mesurant plus de quatre-vingts pouces de largeur, circulant dans un chemin public entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever, devra porter à l'avant une lanterne à feu vert et à l'arrière une lanterne à feu rouge et un réflecteur rouge disposés pas plus de six pouces du côté extrême gauche du véhicule, de manière à bien délimiter la partie de la route occupée de ce côté par le véhicule, le signal lumineux des dits lanternes et réflecteurs devant être visible à une distance d'au moins cinq cents pieds.

En outre des lanternes prescrites par lesdits paragraphes, tout autobus, véhicule de commerce et véhicule de livraison mesurant plus de quatre-vingts pouces de largeur ou plus de trente pieds de longueur, circulant dans un chemin public entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever, devra porter à l'avant trois lanternes à feu vert et à l'arrière trois lanternes à feu rouge alignées horizontalement et espacées de pas moins de six pouces les unes des autres et de pas plus de douze pouces, le signal lumineux des dites lanternes devant être visible à une distance d'au moins cinq cents pieds. Ces lanternes devront être posées au centre et aussi près du sommet du véhicule que sa structure permanente la permettra.

Ce que cette loi ordonne, c'est que la voiture de l'appelante qui avait plus de 80 pouces de largeur, devait porter à l'arrière cinq lumières, mais cette obligation n'était imposée qu'une heure après le coucher du soleil. Or, il est établi que le soleil n'était couché que depuis quarante-huit minutes avant l'accident. Cette disposition impérative de la loi ne dispense pas cependant les conducteurs de véhicules automobiles de prendre les précautions voulues que commandent les règles les plus élémentaires de la prudence. Il s'agit là d'un minimum que la loi exige et rend celui qui la viole passible d'une amende. La loi n'établit pas un "standard" de prudence auquel il faut se limiter quand une prudence additionnelle est nécessitée par les circonstances.

1959

EASTERN
METALS
CORPN.
LTD.

v.

PROTEAU

Taschereau J.

1959
 EASTERN
 METALS
 CORPN.
 LTD.
 v.
 PROTEAU
 Taschereau J.

Ce soir-là, il faisait presque nuit, la visibilité était très réduite à cause de l'inclémence de la température, tous les automobilistes avaient allumé leurs phares, et il était certainement imprudent de circuler sans avoir pris cette précaution élémentaire. D'ailleurs, il est clair que l'appelante n'a pas allumé ses cinq lumières situées à l'arrière du camion, et la raison, nous dit Duval, c'est qu'une seule fonctionnait.

Comme le disait M. le Juge Galipeault, maintenant juge en chef de la Cour du banc de la reine, dans *Shawinigan Water & Power Co. v. Laprise*¹:

La défenderesse, à mon sens, si elle ne violait pas la lettre de l'art. 27, par. 2, de la loi des véhicules automobiles, (S.R.Q. 1925, ch. 35) édictant que tout véhicule automobile sur le chemin public, doit, une heure après le coucher du soleil, être muni de lumière, et il se peut qu'au moment de l'accident le soleil ne fût pas couché depuis une heure encore, en a certes violé l'esprit.

La loi qui impose l'obligation, une heure après le coucher du soleil, aux conducteurs de véhicules moteurs de faire briller leurs phares, ne dit pas qu'ils ne seront pas tenus de recourir au même soin, si auparavant, pour la sûreté du public, il y a lieu d'utiliser les lumières.

Subséquemment, dans la cause de *Brousseau v. Lamon-tagne*², la Cour d'Appel a décidé dans le même sens, et le jugé est le suivant:

The Court of Appeal, by a majority judgment, declares that, although the Motor Vehicles Act (R.S.Q. 1941, ch. 142, art. 27) requires a motor vehicle, when operated on a public highway, to carry the lights therein prescribed only between one hour after sunset and one hour before sunrise, there is an obligation at common law for every driver to conduct himself in such a manner as to avoid dangers to others and that when the visibility is difficult prudence requires that lights be shown notwithstanding the lack of a statutory obligation to do so. Defendant driving at a high speed or being inattentive, both parties were at fault.

Tel est aujourd'hui l'état de la jurisprudence dans la province de Québec.

Je crois donc que, sur ce point, il y a eu négligence de la part de l'appelante. De plus, je crois que l'un des plus grands dangers de la circulation est de tolérer que les camions commerciaux puissent ainsi transporter de lourdes charges, excédant de beaucoup la longueur des véhicules, sans que des précautions exceptionnelles ne soient prises. Comment un conducteur peut-il se douter, dans l'obscurité, que des matériaux excèdent de 9 ou 10 pieds le véhicule qui le

¹[1942] Que. K.B. 212 at 213.

²[1952] Que. Q.B. 76.

précède? Dans le cas qui nous occupe, seul un obscur pavillon, qui voilait probablement la seule lumière à l'arrière du camion, était supposé indiquer le danger qui a causé la mort de monsieur et madame Roy. Je ne puis en conséquence admettre la prétention de l'appelante qu'elle n'a pas commis de fautes qui engendrent sa responsabilité civile.

1959
EASTERN
METALS
CORPN.
LTD.
v.
PROTEAU

Taschereau J.

Dans l'alternative, l'appelante a soumis à la Cour que si elle doit supporter une part de la responsabilité civile, la victime doit également, dans une certaine proportion, être tenue responsable de sa propre négligence. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle est arrivé M. le Juge Casey, dissident à la Cour du banc de la reine. Avec respect je crois que cette prétention doit être rejetée.

En effet, les seules fautes que je crois prouvées, que je retiens, et qui ont déterminé cet accident, sont celles commises par l'appelante et que j'ai mentionnées précédemment. Avec la preuve qui a été offerte, je crois qu'aucune faute ne peut être imputée à Roy. Affirmer qu'il n'a pas porté l'attention voulue, que ses lumières ou ses freins étaient défectueux, qu'il a été inhabile dans la conduite de sa voiture, ce serait entrer dans le domaine des hypothèses, des conjectures et des possibilités. Il est interdit aux tribunaux de spéculer dans de pareils domaines pour attribuer des responsabilités délictuelles ou quasi-délictuelles. Ce sont les probabilités et non les possibilités qui doivent guider les juges.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire déjà, et particulièrement dans la cause de *Rousseau v. Bennett*¹:

L'honorable Juge de première instance a jugé suivant la balance des probabilités, ce qui est la preuve requise en matière civile, et je crois que le jugement de la Cour d'Appel est erroné en droit quand cette dernière conclut qu'il n'y a pas de présomption tellement forte qu'elle exclut toute autre possibilité. Ce n'est pas ce que la loi requiert. Il y a une distinction fondamentale qu'il faut faire entre le droit criminel et le droit civil. En matière criminelle, la Couronne doit toujours prouver la culpabilité de l'accusé au delà d'un doute raisonnable. En matière civile, la balance des probabilités est le facteur décisif. Comme le disait M. le Juge Duff dans la cause de *Clark v. Le Roi* (1921, 61 Can. S.C.R. 608 at 616) :

'Broadly speaking, in civil proceedings the burden of proof being upon a party to establish a given allegation of fact, the party on whom the burden lies is not called upon to establish his allegation in a fashion so rigorous as to leave no room for doubt in the mind of the tribunal with whom the decision rests. It is, generally speaking,

¹[1956] S.C.R. 89.

1959

EASTERN
METALS
CORPN.
LTD.
v.
PROTEAU

Taschereau J.

sufficient if he has produced such a preponderance of evidence as to show that the conclusion he seeks to establish is substantially the most probable of the possible views of the facts.'

Les tribunaux doivent souvent agir en pesant les probabilités. Pratiquement rien ne peut être mathématiquement prouvé. (*Jérôme v. Prudential Insurance Co. of America*, (1939, 6 Ins. L.R. 59 at 60), *Richard Evans & Co. Ltd. v. Astley*, (1911, A.C. 674 at 678), *New York Life Insurance Co. v. Schlitt*, (1945, S.C.R. 289 at 300), *Doe D. Devine v. Wilson*, (10 Moore P.C. 502 at 532)).

Quand un défendeur qui a été négligent veut établir la faute contributive de celui qui réclame, c'est lui qui a l'obligation de faire cette preuve. Ici, il n'a pas réussi à établir aucune faute de la part de Roy. Toutes les probabilités indiquent que, comme conséquence du défaut de lumières et de cet excédent de rails qui dépassaient le camion, Roy est venu le frapper, ne se doutant pas de la présence de ces obstacles qui obstruaient sa route et qui étaient presque invisibles à l'heure de l'accident.

Le montant des dommages déterminé par le juge au procès n'est pas contesté. Je m'accorde avec les conclusions auxquelles sont arrivées la Cour supérieure et la Cour du banc de la reine, et je rejeterais le présent appel avec dépens.

FAUTEUX J.:—D'accord avec mon collègue, M. le Juge Taschereau, je maintiendrais les conclusions auxquelles en sont arrivées la Cour supérieure et la Cour du banc de la reine.

Au regard des règles de la simple prudence, il était, dans les circonstances où s'est produit cet accident, excessivement dangereux de conduire ce camion sur la voie publique sans clairement signaler aux conducteurs des voitures venant à l'arrière, l'obstacle résultant de la projection des rails sur une longueur de neuf pieds au delà la boîte du camion en lequel ils étaient transportés. L'obscurité, la température et la différence entre la vitesse de dix milles à l'heure adoptée par Duval, le conducteur du camion, et la vitesse supérieure que pouvaient raisonnablement adopter les conducteurs de véhicules automobiles de promenade venant à l'arrière, étaient autant de circonstances exigeant que ce danger fût conjuré par un signalement adéquat. Les petits drapeaux attachés à l'extrémité des rails et l'unique lumière à feu rouge à l'arrière du camion, fixée au centre du châssis,

ne pouvaient, en l'espèce, constituer un tel avertissement. Dans la mesure où ce feu rouge pouvait être visible,—et ce, de façon intermittente en raison du petit drapeau placé vis-à-vis cette lumière mais à l'extrémité de la charge,—ce feu rouge pouvait peut-être signaler l'extrémité de la boîte du camion, mais non l'extrémité de l'obstacle résultant de la projection des rails. En somme, ce signalement, outre d'être insuffisant, pouvait être trompeur. La faute de Duval, préposé de l'appelante, ne peut faire aucun doute.

Mais, dit l'appelante, assumant cette faute de Duval, rien dans la preuve ne permet d'inférer une relation de causalité entre cette faute et l'accident; car, poursuit-on, d'autres hypothèses, tel un manque d'attention de la part de Roy, le conducteur du véhicule de promenade, peuvent expliquer le fait de l'accident. Pour des raisons diverses indiquées par M. le Juge Taschereau, aucun des passagers de la voiture de Roy n'a pu témoigner des circonstances immédiatement contemporaines à la collision; Duval en est le seul témoin. Mais si le demandeur poursuivant en dommages doit prouver la faute du défendeur et établir entre cette faute et le fait dommageable, une relation de causalité, il ne s'ensuit pas qu'il ait à se disculper de fautes hypothétiques que la loi ne présume pas. En l'espèce, si, comme en ont jugé toutes les Cours, la conduite de Duval était fautive, c'est précisément parce que, dans les circonstances, cette conduite avait comme conséquence normale, sinon inévitable, de réaliser l'accident qui s'est produit. Entre cette conduite de Duval et le fait de l'accident, les Cours inférieures ont jugé qu'il y avait un lien de causalité. C'était là une déduction qui pouvait raisonnablement être tirée de la preuve au dossier.

Je renverrais l'appel avec dépens.

Appeal dismissed with costs.

Attorneys for the defendant, appellant: Tremblay, Monk & Forget, Montreal.

Attorneys for the plaintiff, respondent: Desruisseaux & Fortin, Sherbrooke.

1959
 EASTERN
 METALS
 CORPN.
 LTD.
 v.
 PROTEAU
 Fauteux J.