

**Her Majesty The Queen, in right of the Province of Ontario, represented by the Minister of Highways for the Province of Ontario** (*Third Party*) *Appellant*;

and

**Gabriel Côté** (*Defendant*) *Respondent and Cross-Appellant*;

and

**Anne Marie Millette and Caroline Millette by their next friend Rodrigue Millette and the said Rodrigue Millette, Xavier North by his next friend Rodrigue Millette and Philippe North** (*Plaintiffs*) *Respondents*;

and

**Constantinos Kalogeropoulos and James Karalekas as administrators of the estate of Angelo Karalekas** (*Defendants*) *Respondents*;

and

**Eric Silk, the Commissioner of the Ontario Provincial Police Force and Constable R. G. Hicks** (*Third Parties*) *Respondents*.

1974: February 4, 5, 6; 1974: November 27.

Present: Laskin C.J. and Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR ONTARIO

*Highways—Particular hazard—Knowledge and constructive notice of hazard—Duty of Highway Department to remedy or warn—The Highway Improvement Act, R.S.O. 1960, s. 33(1).*

*Negligence—Police—Department of Highways—Causation—Contributory negligence—Apportionment of liability.*

An accident occurred on a section of highway which was known to have a tendency to ice up with snow blowing across it and which had developed a coating of ice several hours previous to the accident. Despite knowledge of the hazardous condition of this short stretch of the highway by the police and an earlier accident no action had been taken by the Department of

**Sa Majesté la Reine, du chef de la province de l'Ontario, représentée par le ministre de la Voirie de l'Ontario** (*Mise en cause*) *Appelante*;

et

**Gabriel Côté** (*Défendeur*) *Intimé et appelant par incidence*;

et

**Anne Marie Millette et Caroline Millette, par son représentant *ad litem* Rodrigue Millette et ledit Rodrigue Millette, Xavier North par son représentant *ad litem* Rodrigue Millette et Philippe North** (*Demandeurs*) *Intimés*;

et

**Constantinos Kalogeropoulos et James Karalekas, en leur qualité d'administrateurs de la succession d'Angelo Karalekas** (*Défendeurs*) *Intimés*;

et

**Eric Silk, le Commissaire de la sûreté provinciale de l'Ontario et le constable R. G. Hicks** (*Mis en cause*) *Intimés*.

1974: les 4, 5 et 6 février; 1974: le 27 novembre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon, Dickson, Beetz et de Grandpré.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE L'ONTARIO

*Routes—Danger précis—Connaissance du danger et signalisation de ce dernier—Le ministère de la Voirie a l'obligation de remédier au danger ou de signaler sa présence—The Highway Improvement Act, R.S.O. 1960, art. 33(1).*

*Négligence—Police—Ministère de la Voirie—Lien de causalité—Négligence contributive—Répartition de la responsabilité.*

Un accident est survenu sur une section de route qui avait une tendance à geler lorsque le vent y poussait de la neige, et qui était effectivement recouverte d'une plaque de glace formée plusieurs heures avant l'accident. Malgré le fait que la police connaissait l'état hasardeux d'une courte section de la route et qu'un accident était survenu à cet endroit plus tôt dans la journée, le minis-

Highways. Côté driving at 60-65 m.p.h. was attempting to overtake four vehicles and when about to pass the fourth of them he noticed an approaching car, that of Mrs. Millette, coming out of a curve ahead. He realized, according to his account, that his car was on ice (however this was not accepted as a fact by the majority of the Court), managed to pull in behind the Kalogeropoulos car and reduced his speed, but not sufficiently to avoid striking the rear of the Kalogeropoulos vehicle which slewed across the road into the path of the Millette vehicle. At trial, Galligan J. found that Côté was negligent but that the slippery surface of the road was a serious contributing factor. Côté instituted third party proceedings against the Minister of Highways, Constable Hicks and the Commissioner of the Ontario Provincial Police and the trial judge found against the third parties for 75 per cent, apportioned two thirds against the Minister and one third against Hicks and the Commissioner. The Court of Appeal dismissed the appeal of the Minister but allowed that of Hicks and the Commissioner because in the opinion of the Court there was no causal connection between the acts of which the complaint was made and the happening of the accident.

*Held:* The appeal of the Minister of Highways for Ontario is allowed in part and the judgment of the Ontario Court of Appeal is varied to provide that as between the Minister and the respondent Côté the latter shall bear seventy-five per cent of the liability of Côté towards the successful plaintiffs and the Minister shall bear twenty-five per cent. The cross-appeal of Côté is dismissed with costs.

Martland, Judson, Ritchie and de Grandpré JJ., dissenting in part, would have held Côté solely to blame.

Pigeon and Beetz JJ., dissenting in part, would have affirmed the Ontario Court of Appeal and held Côté twenty-five per cent at fault and the Minister seventy-five per cent at fault.

*Per* Laskin C.J. and Spence and Dickson JJ.: That some of the events must have taken place before Côté entered the ice patch did not invalidate the concurrent findings against the Minister in the courts below. The trial judge had found that but for the ice the probability was that "Côté could have avoided striking Kalogeropoulos" and that if the impact had not occurred he, the trial judge, was certain that Kalogeropoulos would not have gone out of control to the extent that he did.

tère de la Voirie ne prit aucune mesure. Côté, qui circulait à une vitesse de 60 à 65 milles à l'heure, entreprit de dépasser quatre voitures. Il se préparait à dépasser la quatrième lorsqu'il a vu venir une voiture, celle conduite par M<sup>me</sup> Millette, qui sortait d'une courbe en avant de lui. Selon sa version des faits, il s'est alors rendu compte que sa voiture était sur une surface glacée (cependant, la majorité de la Cour n'a pas considéré ceci comme un fait établi), mais il a réussi à se ranger derrière celle de Kalogeropoulos et il a réduit sa vitesse mais pas assez pour éviter de heurter la voiture de Kalogeropoulos qui a dévié de biais sur la chaussée dans la voie de la voiture de Millette qui venait en sens inverse. En première instance, le juge Galligan a conclu que Côté a été négligent, mais que l'état glissant de la chaussée a été un facteur contributif important. Dans la procédure de mise en cause instituée par Côté contre le ministère de la Voirie, le constable Hicks et le commissaire de la sûreté provinciale de l'Ontario, le juge a décidé que les mis en cause devaient supporter 75 pour cent des jugements et dépens et il a réparti la responsabilité pour les deux tiers contre le Ministre et pour le tiers contre Hicks et le Commissaire. La Cour d'appel a rejeté l'appel du Ministre mais a accueilli celui du constable Hicks et du commissaire parce qu'elle a considéré qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre les actes reprochés et l'accident.

*Arrêt:* Le pourvoi du ministre de la Voirie de l'Ontario est accueilli en partie et l'arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario est modifié de façon à prévoir qu'entre le Ministre et l'intimé Côté ce dernier doit supporter soixante-quinze pour cent de la responsabilité de Côté envers les demandeurs qui ont eu gain de cause et le Ministre doit supporter vingt-cinq pour cent. Le pourvoi incident de Côté est rejeté avec dépens.

Les juges Martland, Judson, Ritchie et de Grandpré, dissidents en partie, auraient tenu Côté seul responsable.

Les juges Pigeon et Beetz, dissidents en partie, confirmeraient l'arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario et imputeraient à Côté vingt-cinq pour cent de la faute et au Ministre soixante-quinze pour cent.

*Le juge en chef Laskin et les juges Spence et Dickson:* Quelques-uns des événements ont dû se produire avant que Côté ne parvienne sur la surface glacée, mais cela n'a pas pour effet d'écarter les conclusions concordantes des cours d'instance inférieure à l'encontre du Ministre. Le juge de première instance a conclu que s'il n'y avait pas eu de glace, selon toute probabilité, «Côté aurait pu éviter Kalogeropoulos» et que s'il n'y avait pas eu d'impact, il est certain que Kalogeropoulos n'aurait pas perdu la maîtrise de sa voiture à ce point.



While the duty of care required of the Minister of Highways is confined to reasonably foreseeable dangers, a reasonable person should have anticipated vehicle collisions resulting from the treacherous condition of this short stretch of much-travelled highway which was known to have a tendency to ice up. However imposition of some measure of liability on the Minister does not import recognition of any general duty to salt or sand highways but rests upon the narrower ground of permitting a particularly dangerous icy condition to continue at a particular location in the highway, otherwise passable, which was known to have a tendency to ice up.

Due to the inescapable conclusion that the Côté vehicle was not on ice when it pulled behind and struck the rear of the Kalogeropoulos vehicle Côté should bear a greater portion of the liability which was assessed at 75 per cent Côté, 25 per cent Minister of Highways.

*Per Martland, Judson, Ritchie and de Grandpré JJ., dissenting in part:* The accident took place on a part of the highway which was completely covered with a thin layer of ice. This ice extended the entire width of the highway for a distance of 625 feet. The impact between the Millette and Kalogeropoulos cars occurred 215 feet from the western end of the patch of ice, at each end of which the highway was dry and presented no driving problems. The unusual situation at the scene of the accident was blowing snow impelled by a north wind. The presence of Kalogeropoulos on the wrong side of the highway was caused by the Côté car striking a light blow at the rear of the Kalogeropoulos car after which impact, because of the ice, Kalogeropoulos was unable to regain control of his car.

Côté driving at a cruising speed of 60 m.p.h. in order to overtake the group of four cars also travelling east at speeds of 50-55 m.p.h. probably increased his speed to over 60 m.p.h., overtook three of the other cars, saw the lights of the Millette car coming towards him and then made a slightly sharper than usual turn to regain the right lane. In doing so he struck the Kalogeropoulos car. While Côté suggested that he was already on ice when he felt the rear of his car swerve, the evidence clearly indicated that as he stopped 215 feet from the western limit of the patch of ice all the events preceding the impact with Kalogeropoulos must have occurred on dry pavement. The accident was thus caused solely by the fault of Côté who did not have his car completely under control and was unable to avoid contact with the rear of the Kalogeropoulos car at a time when the latter could

Bien que l'obligation de diligence imposée au ministre de la Voirie soit limitée aux dangers raisonnablement prévisibles, une personne raisonnable aurait dû prévoir des collisions entre des voitures vu l'état hasardeux d'une courte section de route où la circulation est dense et qui a tendance à se couvrir de glace. Cependant, l'attribution d'un certain degré de responsabilité au Ministre n'est pas synonyme de reconnaissance de l'obligation générale de répandre du sel ou du sable sur les routes. Elle repose plutôt sur le fondement plus étroit qui consiste à permettre le maintien d'une situation particulièrement dangereuse vu qu'un endroit précis de la route qui, par ailleurs, était parfaitement convenable, avait tendance à se couvrir de glace.

En raison de la conclusion inévitable que la voiture de Côté n'était pas sur la surface glacée lorsqu'il s'est rangé derrière la voiture de Kalogeropoulos et l'a heurtée, le blâme imputé à Côté doit être accru; c'est pourquoi 75 pour cent de la responsabilité est attribuée à Côté et 25 pour cent au Ministre.

*Les juges Martland, Judson, Ritchie et de Grandpré, dissidents en partie:* L'accident est arrivé à un endroit de la route complètement couvert d'une mince couche de glace. La glace s'étendait sur toute la largeur de la route, sur une longueur de 625 pieds. Le choc entre les voitures Millette et Kalogeropoulos s'est produit à 215 pieds de l'extrémité ouest de la plaque de glace, à chaque extrémité de laquelle la route était sèche et parfaitement carrossable. La cause de cette situation extraordinaire à l'endroit de l'accident était la poudrière poussée par un vent du nord. La présence de Kalogeropoulos du mauvais côté de la route a été causée par un choc léger à l'arrière de sa voiture par le devant de celle conduite par Côté. Après le choc, Kalogeropoulos n'était plus en mesure de maîtriser sa voiture à cause de la glace.

La vitesse de croisière de Côté était de 60 milles à l'heure; pour dépasser un groupe de quatre automobiles circulant vers l'est à une vitesse d'environ 50-55 milles à l'heure, Côté a probablement augmenté sa vitesse à plus de 60 milles à l'heure; il a dépassé trois des automobiles puis il a vu les phares de la voiture de Millette qui venait vers lui; pour revenir à sa droite, il a fait une déviation un peu plus aiguë que d'ordinaire et il a frappé la voiture de Kalogeropoulos. Côté a prétendu qu'il était déjà sur la glace lorsqu'il a senti l'arrière de sa voiture dévier, bien que la preuve démontre clairement que, puisqu'il s'est arrêté à un point situé à 215 pieds de la limite ouest de la plaque de glace, tous les événements qui ont précédé le choc avec la voiture de Kalogeropoulos se sont nécessairement produits sur du pavé sec. L'accident a donc été causé par la seule faute de Côté qui n'avait

no longer do anything to avoid collision with the Millette car. The Department of Highways could not, applying the test of reasonableness, have foreseen the combination in time and space of the factors which, taken together, resulted in the collision.

*Per Pigeon and Beetz JJ., dissenting in part:* Since the slight impact of the Côté and Kalogeropoulos vehicles would not have caused the Kalogeropoulos-Millette collision but for the icy condition of the highway, Côté's negligence was not the sole proximate cause of the accident. Further, as multiple or chain collisions are such frequent occurrences they must be regarded as predictable results of a treacherous icy condition on a short stretch of otherwise dry and safe highway. Foreseeability does not require that the particular way in which an accident occurs be anticipated.

The view that the initial slight impact occurred on the dry pavement rests on the premise that Côté correctly indicated the place where he brought his car to a stop. It conflicts with other facts which the trial judge accepted as proven, such as the short distance covered by the Kalogeropoulos car after the first impact. No valid reason was shown to justify an interference with the concurrent findings in the courts below.

[*University Hospital Board v. Lepine*, [1966] S.C.R. 561; *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Miller Steamship Co. Pty. et al. (Wagon Mound No. 2)*, [1967] 1 A.C. 617 applied; *School Division of Assiniboine South No. 3 v. Hoffer*, [1971] 4 W.W.R. 746, appeal dismissed [1973] S.C.R. vi referred to.]

APPEAL and CROSS-APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for Ontario<sup>1</sup> dismissing the appeal of the Minister of Highways but allowing the appeal of the Ontario Provincial Police from a judgment of Galligan J.<sup>2</sup> awarding contribution against the Minister and the Police on a third party claim. Appeal allowed in part, apportionment varied; cross-appeal dismissed with costs.

<sup>1</sup> [1972] 3 O.R. 224.

<sup>2</sup> [1971] 2 O.R. 155.

pas le contrôle parfait de sa voiture et qui n'a pu empêcher un contact avec l'arrière de la voiture Kalogeropoulos au moment où celui-ci ne pouvait plus rien faire pour éviter la collision avec la voiture Millette. Le ministère de la Voirie, guidé par le critère de l'homme raisonnable, ne pouvait imaginer que se rencontreraient dans le temps et dans l'espace tous ces facteurs qui, liés en gerbe, ont produit cet accident.

*Les juges Pigeon et Beetz, dissidents en partie:* Puisque le léger impact entre la voiture de Côté et celle de Kalogeropoulos n'aurait pu provoquer la collision Kalogeropoulos-Millette si la chaussée n'avait pas été glacée, la négligence de Côté n'a pas été la seule cause immédiate de l'accident. De plus, les carambolages ou collisions successives sont si fréquentes qu'ils sont des conséquences prévisibles de la présence de glace traîtresse sur une courte section d'une route par ailleurs sèche et sûre. La prévisibilité n'implique ni ne requiert qu'on ait effectivement prévu la façon précise dont l'accident se produit.

L'opinion selon laquelle l'impact initial s'est produit sur la chaussée sèche repose sur la prémisse que Côté a correctement indiqué l'endroit où il a immobilisé sa voiture. Elle vient en contradiction avec d'autres faits que le juge de première instance a tenu pour prouvés, telle la courte distance parcourue par la voiture Kalogeropoulos après le premier impact. Aucun motif n'a été établi nous justifiant d'écarter les conclusions sur les faits des tribunaux d'instance inférieure.

[Arrêts appliqués: *University Hospital Board c. Lépine*, [1966] R.C.S. 561; *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Miller Steamship Co. Pty. et al (Wagon Mound No. 2)*, [1967] 1 A.C. 617; arrêt mentionné: *School Division of Assiniboine South No. 3 v. Hoffer*, [1971] 4 W.W.R. 746, pourvoi rejeté [1973] R.C.S. vi]

POURVOI et POURVOI INCIDENT interjetés à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario<sup>1</sup> qui a rejeté un appel du ministre de la Voirie mais qui a accueilli un appel de la sûreté provinciale de l'Ontario interjetés à l'encontre d'un jugement du juge Galligan<sup>2</sup> qui avait tenu partiellement responsable le Ministre et la Sûreté à la suite d'une procédure de mise en cause. Pourvoi accueilli en partie, répartition modifiée; pourvoi incident rejeté avec dépens.

<sup>1</sup> [1972] 3 O.R. 224.

<sup>2</sup> [1971] 2 O.R. 155.



*W. G. Gray, Q.C., and K. D. Finlayson, Q.C.,* for the appellant Minister.

*R. K. Laishley, Q.C., and J. C. Barnabé,* for the respondent Côté.

*J. R. M. Gautreau,* for the respondents Millette *et al.*

*W. M. Davis,* for the respondent Kalogeropoulos.

*B. Wright, and J. T. McCabe,* for the respondents Silk and Hicks.

*T. C. Tierney,* for the respondent Karalekas.

The judgment of Laskin C.J. and Spence and Dickson JJ. was delivered by

DICKSON J.—These actions arise as a result of an accident which occurred on March 1, 1968, at approximately 6:45 p.m. on Trans-Canada Highway No. 17 at a point some nineteen miles east of Ottawa and five miles east of Rockland in the Province of Ontario. A vehicle operated by Gabriel Côté, proceeding in an easterly direction from Ottawa toward Montreal, drove into the rear of a vehicle operated by Constantinos Kalogeropoulos, proceeding in the same direction, causing it to cross into the oncoming or westbound traffic lane, where it came into violent head-on collision with a vehicle operated by Anne Marie Millette, proceeding westerly toward Ottawa. Two persons were killed and all other occupants of the Millette and Kalogeropoulos vehicles were seriously injured. The accident took place on a straight stretch of road, twenty-four feet in width with ten-foot shoulders. A short distance west of the accident scene Côté, driving at a speed of sixty to sixty-five miles an hour, overtook four slower moving vehicles and passed three of them. He was about to overtake the fourth, driven by Kalogeropoulos, when he caught sight of an approaching vehicle, that driven by Mrs. Millette, coming out of a curve ahead. He decided to pull in behind Kalogeropoulos; realized then for the first time, according to his account, that his car was on ice; managed to bring his car in behind that of Kalogeropoulos; reduced his speed, but not sufficiently to avoid striking the Kalogeropoulos vehicle which slewed across the

*W. G. Gray, c.r., et K. D. Finlayson, c.r.,* pour le Ministre appellant.

*R. K. Laishley, c.r., et J. C. Barnabé,* pour l'intimé Côté.

*J. R. M. Gautreau,* pour les intimés Millette et autres.

*W. M. Davis,* pour l'intimé Kalogeropoulos.

*B. Wright, et J. T. McCabe,* pour les intimés Silk et Hicks.

*T. C. Tierney,* pour l'intimé Karalekas.

Le jugement du juge en chef Laskin et des juges Spence et Dickson a été rendu par

LE JUGE DICKSON—Ces actions sont le résultat d'un accident survenu le 1<sup>er</sup> mars 1968 vers 18 h 45 sur la route Transcanadienne N<sup>o</sup> 17, à environ dix-neuf milles à l'est d'Ottawa et cinq milles à l'est de Rockland dans la province d'Ontario. Une voiture conduite par Gabriel Côté, se dirigeant vers l'est d'Ottawa à Montréal, a heurté l'arrière d'une voiture conduite dans la même direction par Constantinos Kalogeropoulos, le faisant ainsi dévier dans la voie ouest, où il heurta violemment de face une voiture conduite par Anne Marie Millette en direction ouest vers Ottawa. Deux personnes ont été tuées et tous les autres passagers dans les voitures de Millette et de Kalogeropoulos ont été grièvement blessés. L'accident est survenu sur une section droite de vingt-quatre pieds de large dont les accotements avaient dix pieds. Pas très loin à l'ouest du lieu de l'accident, Côté, circulant à une vitesse de soixante à soixante-cinq milles à l'heure, entreprit de dépasser quatre voitures circulant plus lentement et en a dépassé trois. Il se préparait à dépasser la quatrième, conduite par Kalogeropoulos, lorsqu'il a vu venir, sortant d'une courbe en avant de lui une voiture, celle qui était conduite par M<sup>me</sup> Millette. Il décida de se ranger derrière la voiture de Kalogeropoulos; il s'est rendu compte alors pour la première fois, selon sa version, que sa voiture était sur une surface glacée. Il a réussi à ramener sa voiture derrière celle de Kalogeropoulos et il a réduit sa vitesse mais pas assez pour éviter de heurter la

road into the path of the oncoming Millette vehicle.

The icy patch was 625 feet in length and covered the full travelled portion of the highway. The collision between the Kalogeropoulos and Millette vehicles took place 215 feet from the western, or Ottawa-Rockland, end of the ice.

About two hours before the events which I have described a Mrs. Maisonneuve, driving east from Rockland, came upon the same patch of ice, skidded along it and ended up in the ditch on the opposite side of the road. Another car went off the road on the north side of the highway. Two others slipped off the south side of the highway. Constable R. G. Hicks of the Ontario Provincial Police Force first came upon the scene at about 4:45 p.m., helped to extricate the cars which had left the highway and returned to his detachment office at about 5:50 p.m. for supper, at which time he alerted the Department of Highways of the state of the road. He returned to the location of the accident after the accident, shortly before 7:00 p.m.

At the end of a lengthy trial Galligan J. found Côté negligent. He held that Côté's act of passing was the cause of the emergency and he should have turned off the road and onto the shoulder even at risk of injury to himself, rather than striking the rear of the Kalogeropoulos vehicle. In third party proceedings instituted by Côté against the Minister of Highways for the Province of Ontario and against Constable Hicks and his superior, Mr. Eric Silk, Commissioner of the Ontario Provincial Police Force, the judge found against the third parties for 75 per cent of the judgments and costs to which Côté was subjected. Fault as between the third parties was apportioned two-thirds against the Minister of Highways and one-third against Silk and Hicks.

A unanimous Court of Appeal dismissed the appeal of the Minister of Highways but allowed the appeal of the Police against their liability, there being no causal connection in the opinion of

voiture de Kalogeropoulos qui dévia de biais sur la chaussée dans la voie de la voiture de Millette qui venait en sens inverse.

La plaque de glace s'étendait sur une longueur de 625 pieds et recouvrait toute la partie carrossable de la route. La collision entre les voitures de Kalogeropoulos et Millette s'est produite à 215 pieds de l'extrémité ouest, ou du côté Ottawa-Rockland, de la plaque de glace.

Quelque deux heures auparavant, une certaine M<sup>me</sup> Maisonneuve, allant vers l'est de Rockland, était arrivée sur la même plaque de glace et avait glissé pour aboutir dans le fossé du côté opposé du chemin. Une autre voiture avait quitté la route du côté nord de la voie. Deux autres voitures avaient dérapé du côté sud de la voie. Le constable R. G. Hicks de la Sûreté provinciale de l'Ontario s'était d'abord rendu sur les lieux vers 16 h 45; il avait aidé à dégager les voitures hors de la route et était retourné au bureau de son détachement vers 17 h 50 pour souper. Il a alors averti le ministère de la Voirie de l'état de la route. Après l'accident, il est retourné sur les lieux, un peu avant 19 heures.

A la fin d'un long procès, le juge Galligan a conclu à la négligence de Côté. Il a statué qu'en dépassant, Côté avait provoqué l'urgence et qu'il aurait dû quitter la chaussée et se diriger sur l'accotement au risque de se blesser plutôt que de heurter l'arrière de la voiture de Kalogeropoulos. Dans la procédure relative à tierce partie intentée par Côté contre le ministre de la Voirie de la province de l'Ontario et contre le constable Hicks et son supérieur, M. Eric Silk, commissaire de la sûreté provinciale de l'Ontario, le juge a décidé que les tierces parties devaient supporter 75 pour cent des jugements et les dépens auxquels Côté avait été condamné. La responsabilité entre les tierces parties a été répartie pour les deux tiers contre le ministre de la Voirie et pour le tiers contre Silk et Hicks.

La Cour d'appel a unanimement rejeté l'appel du ministre de la Voirie mais a accueilli l'appel de la Sûreté à l'encontre de sa responsabilité, la Cour considérant qu'il n'y avait pas de lien de causalité



the Court between the acts of which the complaint was made and the happening of the accident. The acts complained of, insofar as the Police were concerned, included failure to appreciate the situation of danger which existed on the highway, failure to warn persons using the highway of that danger, failure to report the danger to the Department of Highways with promptitude and in a manner which would reflect the gravity of the situation.

In this Court the appellant Minister of Highways asks that the judgment against appellant at trial and on appeal be set aside. Côté in a cross-appeal asks that the judgments against Silk and Hicks be restored.

It is, I believe, the opinion of all members of the Court that the cross-appeal by Côté must fail. The only question of substance is the liability of the Minister of Highways. I have had the opportunity of reading the reasons prepared by my brother de Grandpré, and I agree with him that all of the events which Côté described as having occurred on the patch of ice could not have occurred within a distance of 215 feet. Indeed Côté concedes as much. Some of those events must have taken place before Côté entered upon the ice but in the view which I take of the case, this does not invalidate the concurrent findings against the Minister in the courts below. The analysis of the evidence made by my brother de Grandpré serves in my opinion to increase the degree of culpability of Côté but does not serve to absolve the Minister of Highways entirely.

It may be helpful to recall certain findings of the trial judge and I quote from his judgment:

- (1) *It is my opinion that had the ice not been there, in all probability Mr. Côté could have avoided striking Kalogeropoulos or if he could not have avoided striking him, I am certain that Kalogeropoulos would not have gone out of control to the extent which he did and would not have crossed the road onto the north half.* (Emphasis added)
- (2) While I find that Mr. Côté was negligent it is my opinion, as indicated, that the condition of the roadway was a very serious and material factor in the accident.

entre les actes reprochés et l'accident. Les actes reprochés, en ce qui concerne la Sûreté, comprenaient le défaut d'apprécier le danger qui existait sur la grande route, l'omission de prévenir les personnes circulant sur la route du danger et d'en avertir le ministre de la Voirie avec promptitude et d'une façon qui aurait reflété la gravité de la situation.

Devant cette Cour, l'appelant, le ministre de la Voirie, demande que le jugement contre lui en première instance et en appel soit infirmé. Dans un pourvoi incident, Côté demande que les jugements contre Silk et Hicks soient rétablis.

L'opinion de tous les membres de la Cour est, je crois, que le pourvoi incident de Côté doit être rejeté. La seule question importante est la responsabilité du ministre de la Voirie. J'ai eu l'occasion de lire les motifs rédigés par mon collègue le juge de Grandpré et je suis d'accord avec lui que tous les événements que Côté a décrits comme étant survenus sur la plaque de glace n'ont pu se produire sur une distance de 215 pieds, chose d'ailleurs admise par Côté. Quelques-uns ont dû se produire avant que Côté ne parvienne sur la surface glacée, mais, en raison de ma position en l'espèce, cela n'a pas pour effet d'écarter les conclusions concordantes des cours d'instance inférieure à l'encontre du Ministre. L'analyse de la preuve faite par mon collègue le juge de Grandpré contribue, à mon avis, à augmenter le degré de faute de Côté sans toutefois exonérer complètement le ministre de la Voirie.

Il peut être utile de citer certaines conclusions du juge de première instance:

- [TRADUCTION] 1) *Je suis d'opinion que s'il n'y avait pas eu de glace, selon toute probabilité, M. Côté aurait pu éviter Kalogeropoulos ou s'il n'avait pu l'éviter, je suis certain que Kalogeropoulos n'aurait pas perdu la maîtrise de sa voiture à ce point et qu'il n'aurait pas traversé la route du côté nord.* (Les italiques sont de moi)
- 2) Bien que je conclue que M. Côté a été négligent, je suis d'avis, comme je l'ai indiqué, que l'état de la chaussée a été un facteur important.

- (3) At a few places on this highway I find that there was a tendency for surface snow to be blown onto the highway when a strong north breeze was blowing. When the snow was blown onto the highway it would be packed down by passing traffic and would become slippery. These conditions naturally become worse in late February and early March when the sun was becoming warm again. Because during the day the sun would melt the snow, and in the late afternoon and early evening as the sun went down the melted areas would freeze and become treacherously slippery. I find that these conditions regularly occurred at two main areas on highway No. 17 between Ottawa and the scene of the accident (which is a distance of approximately 30 miles). One of these areas is located some considerable distance to the west of the scene of the accident at a place known as Edgewater curves. The other area where this condition developed regularly was at the scene of this accident.
  - (4) There is no question that this patch did not suddenly develop. There is no doubt on the evidence that it was there at least two hours before this accident and there is no question in my mind that it must have taken a considerable period of time before that to have developed.
  - (5) I have no hesitation in coming to the conclusion that this tendency of the highway to become treacherously slippery at this place under certain weather conditions was one which was well known to the police officers who patrolled the area. In my opinion it was one which either was known to the servants of the Department of Highways whose duty it was to keep that area of the highway in repair or it was one that ought to have been known to them. The evidence leaves me with no doubt that the area where the accident occurred was one of a very few areas on a long stretch of highway that called for special attention by the highway authorities. I can see no reason why they would not have been able to know that in all probability a dangerous situation must have been developing through the day of March 1, 1968.
  - (6) I make the observation in passing that the Department of Highways' premises were located not more than two or three miles from the scene of this accident. The fact that this highway is extremely busy on Friday nights is something which made the condition even more hazardous and more likely to cause an accident that night. This is a factor that would have been in the mind of a reasonable man.
- 3) A quelques endroits sur cette route, je constate que la poudrière est parfois poussée sur la route par un fort vent du nord. Quand la neige est poussée sur la route, elle est tassée par les voitures et la chaussée devient glissante. Naturellement, à la fin de février et au début de mars, le soleil plus chaud amplifie ces conditions. En effet, sous l'action du soleil, la neige fond, et à la fin de l'après-midi et au début de la soirée, au coucher du soleil, les endroits où la neige a fondu gèlent et deviennent dangereusement glissants. Je constate que ces conditions se reproduisent régulièrement surtout à deux endroits sur la route N° 17 entre Ottawa et le lieu de l'accident (soit une distance d'environ 30 milles). Un de ces endroits est situé assez loin à l'ouest du lieu de l'accident à un endroit appelé les courbes d'Edgewater. L'autre endroit où cet état de chose se produit régulièrement est le lieu de cet accident.
  - 4) Il est certain que cette plaque de glace n'est pas apparue soudainement. Selon la preuve, il n'y a pas de doute qu'elle était là au moins deux heures avant cet accident et personnellement je suis certain qu'il a dû s'écouler une période de temps assez longue avant que la plaque de glace ne se forme.
  - 5) Je conclus sans hésiter que cette tendance de la chaussée à devenir traîtreusement glissante à cet endroit sous l'action de certaines conditions atmosphériques était un fait notoire pour les constables qui patrouillaient la région. A mon avis, ce fait était à la connaissance des employés du ministère de la Voirie qui avaient l'obligation de maintenir cette partie de la route en bon état ou il aurait dû l'être. La preuve ne laisse subsister aucun doute que l'endroit où l'accident s'est produit était l'un des quelques rares endroits sur une longue section de la route qui requéraient une attention spéciale des responsables de la voirie. Je ne vois aucune raison pour laquelle ils n'auraient pu prévoir que selon toute probabilité l'état de la route deviendrait dangereux au cours de la journée du 1<sup>er</sup> mars 1968.
  - 6) Je note en passant que les locaux du ministère de la Voirie sont situés à moins de deux ou trois milles du lieu de l'accident. Le fait que la circulation sur cette route est extrêmement dense le vendredi soir est un élément qui rendait l'état de la route encore plus périlleux et plus susceptible de provoquer un accident cette nuit-là. C'est un fait qu'un homme raisonnable aurait dû avoir à l'esprit.



The judge observed that no evidence has been called by the Department of Highways to advise the Court of the patrols or inspections made, or to dispute the evidence that this area of highway had a dangerous tendency to ice up. The judge summarized his findings in these words:

On evidence I find as a fact that the particular piece of road had a tendency to ice up in certain weather conditions. That when the highway iced up, it was treacherous and dangerous and very likely to cause an accident. I find that on March 1st, 1968 at the time of this accident the road had iced up, that it was treacherous, slippery and dangerous and that this condition had existed for some hours before the unfortunate accident. I further find that the road at the point of the accident was straight and level and a suitable place for passing. The road at the time of the accident was in such an extremely dangerous and hazardous condition that it was dangerous for persons making lawful use of the highway and taking reasonable care for their own safety. The slippery stretch for some reason was difficult for a motorist to see from any distance. Indeed, I do not think any of the motorists who testified as to passing over it saw the icy patch before they were on it. It is my opinion that the servant of the Department of Highways knew or ought to have known of this very dangerous tendency to ice up.

Imposition of some measure of liability upon the Minister of Highways does not import recognition of any general duty to salt or sand highways, failure in the discharge of which would expose the Minister to civil claims. Recovery against the Minister in this case rests upon narrower ground, characterized by Aylesworth J.A. in the Court of Appeal as:

... a highly special dangerous situation at a certain location in the highway which otherwise, to persons reasonably using the same, was quite passable and usable for traffic.

I agree with the statement of Aylesworth J.A. that

In the absence of any evidence or explanation from the Department with respect to that dangerous special situation, and in view of the evidence actually adduced that the police knew of the situation approximately two hours before the regrettable accident involved in these

Le juge a fait remarquer que le ministère de la Voirie n'avait assigné aucun témoin pour renseigner le tribunal sur les patrouilles ou inspections faites, ou pour contester la preuve que cette partie de la route avait une tendance dangereuse à geler. Le juge a résumé ses conclusions en ces mots:

[TRADUCTION] D'après la preuve, je conclus que c'est un fait que cet endroit particulier de la route avait une tendance à geler sous l'effet de certaines conditions atmosphériques et que lorsque la chaussée gelait, elle était traître, dangereuse et très susceptible de causer un accident. Je conclus que le 1<sup>er</sup> mars 1968, au moment de l'accident, la route était devenue couverte de glace, qu'elle était traître, glissante et dangereuse et que cette condition existait depuis quelques heures avant le malheureux accident. Je conclus de plus que la route à l'endroit de l'accident était droite et au niveau et qu'elle se prêtait bien au dépassement. La route, au moment de l'accident, était dans un état extrêmement dangereux et périlleux et constituait un danger pour des personnes qui y circulaient légalement et qui prenaient les précautions raisonnables en vue de leur propre sécurité. Pour le conducteur d'un véhicule, la partie glacée de la route était pour quelque raison difficile à voir à distance. De fait, je crois qu'aucun des conducteurs qui ont témoigné avoir passé sur la plaque de glace, ne l'a vue avant de l'atteindre. Je suis d'avis que l'employé du ministère de la Voirie connaissait ou aurait dû connaître cette tendance très dangereuse de la route à se couvrir de glace.

L'attribution d'un certain degré de responsabilité au ministère de la Voirie n'est pas synonyme de reconnaissance de l'obligation générale de répandre du sel ou du sable sur les routes, dont le manquement pourrait exposer le Ministre à des poursuites civiles. En l'espèce, le recours contre le Ministre repose sur un fondement plus étroit, que le juge d'appel Aylesworth a qualifié en cette cour-là comme:

[TRADUCTION] ... une situation particulière extrêmement dangereuse à un certain endroit de la route qui par ailleurs était parfaitement convenable pour les personnes y circulant de façon raisonnable.

Je suis d'accord avec l'énoncé du juge d'appel Aylesworth que

[TRADUCTION] En l'absence de témoignage ou d'explication du ministère à l'égard de cette situation particulière dangereuse, et compte tenu de la preuve effectivement faite que la police était au courant de la situation environ deux heures avant l'accident qui fait l'objet des

proceedings occurred and, further, that the police were aware that day, through previous experience in patrolling the highway, that the weather conditions were such as most likely to bring about at this particular location the actual dangerous situation which indeed resulted, we conclude that the same knowledge was available to the Department itself from any reasonable system of patrol or supervision and that the Department is chargeable in law with a failure to maintain the highway—at the dangerous point—within the provisions of the Highway Improvement Act in that regard; . . .

The duty of care which rests upon the Minister of Highways admittedly is confined to reasonably foreseeable dangers, the broad general test being that enunciated by this Court in *University Hospital Board v. Lépine*<sup>3</sup>, at p. 579, “whether a reasonable person should have anticipated that what happened might be a natural result of that act or omission”. If one applies that test to the present case, what happened here was a series of collisions between motor vehicles. The impugned act or omission lay in permitting to continue for some hours a “treacherous, slippery and dangerous” icy condition upon a short stretch of much-travelled highway with a known tendency to ice up. It would seem to me that a reasonable person, familiar with Canadian winters, should have anticipated a vehicle collision or collisions as the natural, and indeed probable, result of such a condition of manifest danger. It is not necessary that one foresee the “precise concatenation of events”; it is enough to fix liability if one can foresee in a general way the class or character of injury which occurred: *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Miller Steamship Co. Pty. (Wagon Mound No. 2)*<sup>4</sup>; *School Division of Assiniboine South No. 3 v. Hoffer*<sup>5</sup>, appeal to this Court dismissed.

From all of the evidence one can only conclude that the impact between the cars of Côté and Kalogeropoulos was slight. The photographs and the amount of the repair bill attest to that. The collision occurred on the icy patch with the result

présentes et, de plus, étant donné que la police savait ce jour-là, en raison de ce qu'elle avait constaté auparavant en patrouillant la route, que les conditions atmosphériques étaient telles qu'elles étaient susceptibles de provoquer à cet endroit particulier une situation vraiment dangereuse qui de fait s'est produite, nous concluons que les mêmes faits étaient à la portée du ministre de la Voirie lui-même en utilisant toute méthode raisonnable de patrouille ou de surveillance. Le ministre est donc légalement responsable du défaut d'entretien de la route—à cet endroit dangereux—conformément aux dispositions à ce sujet du Highway Improvement Act; . . .

Il est admis que l'obligation de diligence imposée au ministre de la Voirie est limitée aux dangers raisonnablement prévisibles. Le critère général est celui que cette Cour a énoncé dans l'arrêt *University Hospital Board c. Lépine*<sup>3</sup> à la p. 579 [TRADUCTION] «à savoir si une personne raisonnable aurait dû prévoir que ce qui est arrivé pouvait découler naturellement de cet acte ou de cette omission». Si on applique ce critère en l'espèce, ce qui est arrivé ici est une série de collisions entre des voitures. L'acte ou l'omission en question consiste à laisser subsister durant quelques heures, sur une courte section de route où la circulation est dense et qui a tendance à se couvrir de glace, une chaussée glacée «traître, glissante et dangereuse». Il me semble qu'une personne raisonnable, connaissant l'hiver canadien, aurait dû prévoir qu'un tel état de danger manifesterait naturellement et même probablement une ou plusieurs collisions. Il n'est pas nécessaire de prévoir [TRADUCTION] «le concours exact de circonstances»; pour attribuer une responsabilité, il est suffisant d'avoir pu prévoir de façon générale la catégorie ou le caractère des dommages qui se sont produits: *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. v. Miller Steamship Co. Pty. (Wagon Mound No. 2)*<sup>4</sup>, *School Division of Assiniboine South No. 3 v. Hoffer*,<sup>5</sup> pourvoi à cette Cour rejeté.

D'après l'ensemble de la preuve, on peut seulement conclure que l'impact entre les voitures de Côté et Kalogeropoulos a été léger. Les photographies et le montant de la facture des réparations en témoignent. La collision s'est produite sur la

<sup>3</sup> [1966] S.C.R. 561.

<sup>4</sup> [1967] 1 A.C. 617.

<sup>5</sup> [1971] 4 W.W.R. 746, appeal dismissed, [1973] S.C.R. vi.

<sup>3</sup> [1966] R.C.S. 561.

<sup>4</sup> [1967] 1 A.C. 617.

<sup>5</sup> [1971] 4 W.W.R. 746, pourvoi rejeté, [1973] R.C.S. vi.



that the Kalogeropoulos vehicle was impelled broadside across the highway. It is inconceivable that the same results would have followed if the collision had occurred on dry pavement. I consider the Minister of Highways must bear some responsibility for what occurred; but the increased blameworthiness attributable to Côté due to the inescapable conclusion that his vehicle was not on ice when it pulled in behind the vehicle of Kalogeropoulos suggests that a diminished burden should be borne by the Minister. As between Côté and the Minister of Highways, I would apportion liability seventy-five per cent to Côté, twenty-five per cent to the Minister. I would vary the judgment of the Ontario Court of Appeal to provide that as between the Minister and Côté the latter should bear seventy-five per cent of the liability of Côté towards the successful plaintiffs and the Minister should bear twenty-five per cent. The costs of all parties in all courts should be paid by Côté and by the Minister in like proportions. I would dismiss the cross-appeal of Côté with costs.

The judgment of Martland, Judson, Ritchie and de Grandpré JJ. was delivered by

DE GRANDPRÉ J. (*dissenting in part*)—The four actions before the Court are the result of a highway accident which took place between Ottawa and Montreal, about five miles east of Rockland, at about 6:30 p.m. on March 1, 1968. This accident caused the death of two persons, and injured four others.

The victims were the occupants of one or other of the following cars: a Mercedes driven by Anne Marie Millette, travelling west from Montreal to Ottawa, and a Chevrolet driven by Constantinos Kalogeropoulos, travelling in the opposite direction, namely to the east. A third car was involved, that of Côté, and it was going east also.

The Millette car was driving on its side of the highway, that is the north side, and there is no question that its driver was without fault. This was the view of all parties, and the conclusion of all the judges who dealt with the point.

plaque de glace et la voiture de Kalogeropoulos a été projetée de travers de l'autre côté de la route. Il est inconcevable que le résultat aurait été le même si la collision s'était produite sur une chaussée sèche. Je considère que le ministre de la Voirie doit supporter une certaine responsabilité pour ce qui est arrivé; mais le blâme imputé à Côté est accru en raison de la conclusion inévitable que sa voiture n'était pas sur la surface glacée lorsqu'il s'est rangé derrière la voiture de Kalogeropoulos et la responsabilité du Ministre est diminuée. Entre Côté et le ministre de la Voirie, j'attribuerais soixante-quinze pour cent de la responsabilité à Côté et vingt-cinq pour cent au Ministre. Je modifierais l'arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario de sorte qu'entre le Ministre et Côté ce dernier supporterait soixante-quinze pour cent de la responsabilité envers les demandeurs qui ont eu gain de cause et le Ministre devrait en supporter vingt-cinq pour cent. Les dépens de toutes les parties dans toutes les cours seront payés par Côté et par le Ministre dans des proportions égales. Je suis d'avis de rejeter le pourvoi incident de Côté avec dépens.

Le jugement des juges Martland, Judson, Ritchie et de Grandpré a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ (*dissident en partie*)—Les quatre actions qui nous sont soumises sont le résultat d'un accident de la route survenu entre Ottawa et Montréal, à environ cinq milles à l'est de Rockland, le 1<sup>er</sup> mars 1968, vers 18.30 heures. Cet accident a entraîné la mort de deux personnes et des blessures à quatre autres.

Les victimes étaient les occupantes de l'une ou l'autre des voitures suivantes: une Mercedes conduite par Anne Marie Millette se dirigeant vers l'ouest de Montréal à Ottawa; une Chevrolet conduite par Constantinos Kalogeropoulos procédant en sens inverse, c'est-à-dire vers l'est. Une troisième voiture a été impliquée, celle de Côté procédant elle aussi vers l'est.

La voiture Millette était conduite de son côté de la route, c'est-à-dire du côté nord et il ne fait aucun doute que son conducteur n'a commis aucune faute. C'est là l'avis de toutes les parties, et la conclusion de tous les juges qui se sont prononcés sur le point.

At the time the accident occurred, the Kalogeropoulos car was on the wrong side of the highway, at an angle of 45 degrees, that is to say north-east. At first glance, needless to say, Kalogeropoulos should be found at fault, unless he can establish that his presence on the wrong side of the highway cannot be imputed to him. This was the conclusion reached by both the trial judge and the Court of Appeal, and it seems a valid one for the reasons I shall now indicate.

The accident took place on a part of the highway which was completely covered with a thin layer of ice. The measurements established that this ice extended the entire width of the highway, for a distance of 625 feet, and that the impact between the Millette and Kalogeropoulos cars occurred at almost exactly where they were found, namely 215 feet from the western end of this patch of ice. The evidence also demonstrated, and this was accepted by the lower courts, that at each end of the sheet of ice the highway was dry and presented no driving problems. The cause of this unusual situation at the scene of the accident was blowing snow impelled by a north wind.

The presence of Kalogeropoulos on the wrong side of the highway was caused by a light blow at the rear of his car from the front of the Ambassador car driven by Côté. Because of the ice, Kalogeropoulos was unable to do anything to regain control of his car when this blow occurred.

The lower courts have found that Côté should be held liable, partly at least, for this light collision between his car and that of Kalogeropoulos. I am entirely in agreement with that finding.

The real problem is to decide whether Côté was solely liable, or whether part of the liability should be borne, either by the Department of Highways, or the Police, or both, jointly and severally with Côté.

The trial judge found that these three parties, Côté, the Department of Highways and the Police, were jointly and severally liable. The Court of

Au moment de l'accident, la voiture Kalogeropoulos était de son mauvais côté de la route, dans un angle d'environ 45 degrés, c'est-à-dire nord-est. Il va de soi que, à première vue, Kalogeropoulos devrait être trouvé en faute à moins qu'il ne soit en mesure d'établir que sa présence du mauvais côté de la route ne peut lui être impliquée. C'est la conclusion à laquelle en sont arrivés et le juge de première instance et la Cour d'appel et cette conclusion, pour les raisons qui vont maintenant apparaître, me semble bien fondée.

L'accident est arrivé à un endroit de la route où celle-ci était complètement couverte d'une mince couche de glace. Les mesures établissent que cette glace s'étendait sur toute la largeur de la route, pour une longueur de 625 pieds, et que le choc entre les voitures Millette et Kalogeropoulos s'est produit à peu près là où elles ont été trouvées, c'est-à-dire à 215 pieds de l'extrémité ouest de cette plaque de glace. La preuve a aussi révélé, et cela a été accepté par les tribunaux inférieurs, que la route à chaque extrémité de cette plaque était sèche et parfaitement carrossable. La cause de cette situation extraordinaire à l'endroit de l'accident était la poudrière poussée par un vent du nord.

La présence de Kalogeropoulos du mauvais côté de la route a été causée par un choc léger à l'arrière de sa voiture par le devant de la voiture Ambassador conduite par Côté. Ce choc est survenu alors que Kalogeropoulos n'était plus en mesure de faire quoi que ce soit à cause de la glace pour reprendre le contrôle de sa voiture.

Les tribunaux inférieurs en sont venus à la conclusion que Côté devait être tenu responsable, au moins partiellement, de ce léger impact entre sa voiture et celle de Kalogeropoulos. Avec cette conclusion, je suis complètement d'accord.

Le vrai problème est de déterminer si Côté a été le seul responsable ou si partie de la responsabilité doit être portée, soit par le ministère de la Voirie, soit par la police, soit par les deux solidairement avec Côté.

Le juge de première instance a conclu à la responsabilité solidaire de ces trois parties: Côté, le ministère de la Voirie et la police. La Cour d'appel



Appeal did not entirely share this view, and concluded that the Police could not be liable at law because the record did not show that, if they had acted differently, the result would have been any different; in the opinion of the Court of Appeal, this absence of a causal connection between the silence of the Police regarding a situation of which they were aware and the lack of any action by the Department of Highways, justified a corresponding modification of the judgment rendered at first instance.

With respect, I cannot share the conclusion of the lower courts that Côté was not the only person responsible for the accident and the consequences thereof. In my view his negligence was the sole proximate cause of the accident, and I would dispose of the various appeals on the basis of this finding.

In doing so I realize I am setting aside the concurrent findings of the lower courts. To do this, I rely on the well-known passage from the judgment of Taschereau J. in *North British & Mercantile Insurance Company v. Louis Tourville et al.*<sup>6</sup>, a decision which was subsequently followed on several occasions, particularly in *The Union Marine & General Insurance Company Limited v. Alex Bodnorchuk and Steve Nawakowsky*<sup>7</sup>. I realize also that in his judgment the learned trial judge several times emphasizes the manner in which Côté testified, and states that he accepts the latter's explanations concerning most of the facts related by him. As to this I would stress three points:

- (1) in reading the evidence I willingly accepted the good faith of Côté, and his efforts to assist the courts; the fact remains that in reading a transcript such as that before this Court, the evidence must be seen in the light of what common sense tells us is physically possible;
- (2) the trial judge himself, though giving Côté the greatest possible credence, had to dismiss his testimony on a major point, namely the existence of guard rails on the south side of the highway at the place where the accident occurred, and along the few hundred feet west of this location;

<sup>6</sup> (1895), 25 S.C.R. 177.

<sup>7</sup> [1958] S.C.R. 399.

n'a pas partagé entièrement cette façon de voir et a conclu que la police ne pouvait être responsable en droit parce que le dossier ne révélait pas que, si sa conduite avait été différente, le résultat n'aurait pas été celui que nous connaissons; cette absence de lien de causalité entre le silence de la police devant une situation qu'elle connaissait et l'absence de mesures de la part du ministère de la Voirie justifiait aux yeux de la Cour d'appel la modification pour autant du jugement de première instance.

Avec respect, je ne puis partager la conclusion des tribunaux inférieurs que Côté n'a pas été la seule personne responsable de l'accident et de ses suites. A mon avis, sa négligence a été la seule cause déterminante de l'accident et je disposerais des différents appels à partir de cette conclusion.

Ce faisant, je n'ignore pas que je mets de côté les conclusions concordantes des tribunaux inférieurs. Et je m'appuie pour ce faire sur le passage bien connu du jugement de M. le juge Taschereau dans l'affaire *North British & Mercantile Insurance Company c. Louis Tourville et autres*<sup>6</sup>, jugement qui a été suivi par la suite à de nombreuses reprises, particulièrement dans *The Union Marine & General Insurance Company Limited c. Alex Bodnorchuk et Steve Nawakowsky*<sup>7</sup>. Je n'ignore pas non plus que l'honorable juge de première instance, à plusieurs reprises dans son jugement, souligne la façon dont Côté a témoigné et déclare accepter ses explications quant à la plupart des faits récités par ce témoin. A ce sujet, je veux souligner trois points:

- 1) Dans mon examen de la preuve, j'ai accepté d'emblée la bonne foi de Côté et ses efforts pour éclairer les tribunaux; il reste que dans l'étude d'un dossier comme celui qui nous est soumis, il faut lire la preuve à la lumière de ce que le bon sens nous révèle comme physiquement possible;
- 2) Le juge de première instance lui-même, après avoir accordé toute la créance possible à Côté, a dû écarter son témoignage quant à un point majeur, savoir l'existence de contre-rails du côté sud de la route à l'endroit de l'accident et dans les quelque cent pieds à l'ouest de cet endroit;

<sup>6</sup> (1895), 25 R.C.S. 177.

<sup>7</sup> [1958] R.C.S. 399.

(3) the evidence before the courts in litigations arising out of automobile accidents is concerned both with points that are easy to verify, and with others that are much less straightforward, given the fluid character of the events; in the present case it is common ground, the fact having been admitted by Côté on three occasions, that he stopped his car opposite the Millette and Kalogeropoulos cars, that is about 215 feet from the western end of the patch of ice, though his cruising speed was 60 m.p.h., or even a little more.

The starting point of a searching study of the evidence was an observation made by Côté in his testimony, when he was asked whether he thought everything he had described could have taken place within a distance of 215 feet. Quite candidly, he replied he did not see how that was possible.

The principal facts indicated by the evidence must therefore be recited:

- at the location of the accident the highway runs straight for over two miles to the west, and about 750 feet to the east;
- it is for all practical purposes level, though there is a slight gradient from west to east, which is not significant in the circumstances;
- the pavement is 24 feet wide, and each shoulder is 10 feet;
- Côté's cruising speed was about 60 m.p.h.;
- at that speed he caught up with a group of four cars which were also travelling east, at a speed of 50-55 m.p.h.;
- Côté decided to overtake these cars, and did overtake three of them before pulling back to his right behind the leading one, driven by Kalogeropoulos;
- the identity of the driver of the last car in the line of four is established; it was driven by the witness Hisey, who was travelling about five car lengths behind the car immediately in front of him; there is no evidence as to the spacing between the three other cars in the line;
- in order to overtake, Côté probably increased his speed to over 60 m.p.h.;

3) La preuve devant les tribunaux dans un litige faisant suite à un accident d'automobile porte à la fois sur des points faciles à vérifier et sur d'autres qui le sont beaucoup moins étant donné la fluidité des événements; en l'espèce, il est acquis au débat, et cela de l'aveu même de Côté à trois reprises, qu'il a immobilisé sa voiture vis-à-vis les automobiles Millette et Kalogeropoulos, c'est-à-dire à environ 215 pieds de l'extrémité ouest de la plaque de glace alors que sa vitesse de croisière était de 60 milles à l'heure et même un peu plus.

Le point de départ de l'examen minutieux de la preuve a été une réflexion de Côté lors de son témoignage alors qu'on lui demandait s'il croyait possible que tout ce qu'il avait déclaré se soit passé dans une longueur de 215 pieds. Très candidement, il a répondu qu'il ne voyait pas comment cela était possible.

Il faut donc réciter les faits majeurs révélés par la preuve:

- la route à l'endroit de l'accident est droite pour au-delà de deux milles vers l'ouest et pour environ 750 pieds vers l'est;
- elle est, à toutes fins pratiques, de niveau bien qu'il y ait une très légère déclivité d'ouest en est qui n'a aucune importance en l'espèce;
- le pavage a 24 pieds de large et chaque accotement 10 pieds;
- la vitesse de croisière de Côté se situait aux environs de 60 milles à l'heure;
- à cette vitesse, il a rejoint un groupe de quatre automobiles procédant aussi vers l'est, automobiles qui circulaient à 50-55 milles à l'heure;
- Côté a décidé de dépasser ces automobiles et il en a dépassé trois avant de reprendre sa droite derrière l'automobile de tête conduite par Kalogeropoulos;
- nous connaissons l'identité du conducteur de l'automobile de queue dans cette ligne de quatre; elle était conduite par le témoin Hisey qui circulait à environ cinq longueurs de la voiture qui le précédait immédiatement; rien dans la preuve ne nous donne l'espace entre les trois autres voitures dans cette ligne de quatre;
- pour dépasser, Côté a probablement augmenté sa vitesse à plus de 60 milles à l'heure;



- he re-entered the right lane before overtaking the lead car, when he saw the lights of a car coming out of the curve, from east to west; this was identified as the Millette car at the time of the accident;
- in order to regain the right lane he made a slightly sharper turn than usual;
- as he was in the process of regaining the right lane he felt the rear of his car swerve; he suggests he was already on the ice;
- he was able to regain the right lane and tried to guide his car so that it did not collide with that of Kalogeropoulos; as he stated in his testimony, he was reasonably confident he could do so because there was a comfortable distance between him and the back of the Kalogeropoulos car;
- unfortunately, his expectations were not fulfilled; he attributed the collision between the front of his car and that of Kalogeropoulos to the fact that the latter applied his brakes; this assertion was denied by Kalogeropoulos, but I do not regard the point as significant;
- the impact was slight, as is indicated by the photograph of the cars and the fact that the damage to the Côté car was valued at \$90;
- Kalogeropoulos then apparently applied his brakes and went across the highway at an angle, for a distance that was not established by testimony;
- as indicated above, Côté stopped his car opposite the Kalogeropoulos and Millette cars, and the three cars he had just overtaken also stopped before they reached the location of the accident.

It clearly follows from the foregoing that it was physically impossible for Côté to stop at more than 60 m.p.h., on sheer ice, within a distance of 215 feet. We can certainly rely on the calculations, made several times and accepted by all the courts, to the effect that at 60 m.p.h. the distances for reaction and braking make a total of some 225 feet, and then on perfectly dry pavement, with a car in perfect mechanical order.

- il a repris sa droite avant de dépasser l'automobile de tête lorsqu'il a vu, sortant de la courbe, les phares d'une automobile allant est-ouest, automobile qui lors de l'accident fut identifiée comme celle de Millette;
- pour revenir à sa droite, il a fait une déviation un peu plus aiguë que d'ordinaire;
- au moment où il était en train de reprendre sa droite, il a senti l'arrière de sa voiture dévier; il prétend qu'il était déjà sur la glace;
- il a pu reprendre sa droite et essayer de manoeuvrer sa voiture pour qu'elle ne frappe pas celle de Kalogeropoulos; comme il le dit dans son témoignage, il était raisonnablement confiant de pouvoir réussir car il y avait une distance confortable entre lui et l'arrière de la voiture Kalogeropoulos;
- malheureusement, son espoir n'est pas devenu réalité; il attribue le choc entre le devant de sa voiture et celle de Kalogeropoulos au fait que ce dernier a appliqué les freins; cette assertion est niée par Kalogeropoulos mais je n'attache pas d'importance à cet aspect;
- le choc a été léger ainsi que l'indique la photographie des automobiles et le fait que les dommages à la voiture Côté ont été évalués à la somme de \$90;
- Kalogeropoulos aurait alors appliqué les freins et aurait traversé la route de biais sur une distance qu'aucun témoin n'a établie;
- tel qu'indiqué plus haut, Côté a immobilisé sa voiture en face des automobiles Kalogeropoulos et Millette et les trois automobiles qu'il venait de dépasser ont aussi arrêté avant d'atteindre l'endroit de l'accident.

De ce récit, il résulte clairement qu'il était physiquement impossible pour Côté d'arrêter à plus de 60 milles à l'heure dans une distance de 215 pieds sur de la glace vive. Nous pouvons certes nous appuyer sur les calculs faits à plusieurs reprises et acceptés par tous les tribunaux à l'effet qu'à 60 milles à l'heure, la distance de réaction et la distance de freinage forment un total d'environ 225 pieds et ce sur un pavé parfaitement sec et avec une voiture parfaitement en ordre.

In the case at bar Côté explained the accident by the fact that he was taken by surprise when, as he was trying to pull to the right after overtaking three of the cars, he realized he was on sheer ice. He had not reacted or commenced braking at that point, so that the total of 225 feet on a perfectly dry pavement was the minimum he would take to stop his car. If in fact, as shown by the uncontradicted evidence, Côté stopped at a point situated 215 feet from the western limit of the patch of ice, all the events preceding the slight impact with the rear of the Kalogeropoulos car must have occurred before Côté entered upon such patch, that is to say, at a time when he was on dry pavement and perfectly in a position to control his car. The cause of this impact could not be the ice, since he was not yet on it; on the contrary, such cause was his excessive speed, having regard to the distance between the rear of the Kalogeropoulos car and the front of the unknown car following it.

Other factors support this conclusion. Côté tells us in his testimony that he began moving to the right behind the Kalogeropoulos car when he saw the Millette car coming out of the curve. He added that he would probably have had time to overtake the Kalogeropoulos car, but he thought it wiser not to. Now, the evidence indicates that the curve east of the scene of the accident ends about 750 feet from the place where the Millette and Kalogeropoulos cars stopped. If we assume that the Millette driver was also driving her car at 60 m.p.h., it follows that at that moment in time Côté himself was about 750 feet from the place where he finally stopped, that is to say 500 feet and more from the beginning of the patch of ice. Besides, if he thought it was possible to overtake the Kalogeropoulos car without colliding with the Millette car coming in the opposite direction, the distance between Millette and Côté must have been at least 1500 feet, consisting of the two 750 foot distances just referred to.

The matter of guard rails needs no further elaboration. If Côté's testimony on this point is to

En l'espèce, Côté explique l'accident par le fait qu'il a été pris par surprise lorsque, essayant de reprendre sa droite après avoir dépassé trois voitures, il a constaté qu'il était sur de la glace vive. A ce moment-là, il n'avait ni réagi ni commencé à freiner de sorte que le total de 225 pieds sur un pavé parfaitement sec était le minimum qu'il pouvait prendre pour immobiliser sa voiture. Si de fait, comme l'établit la preuve sans contradiction, Côté s'est arrêté à un point situé à 215 pieds de la limite ouest de la plaque de glace, tous les événements qui ont précédé le léger choc avec l'arrière de la voiture Kalogeropoulos se sont produits avant qu'il ne s'engage sur cette plaque, c'est-à-dire alors qu'il était sur du pavé sec, parfaitement en mesure de contrôler sa voiture. La cause de ce choc ne peut être la glace puisqu'il n'y était pas rendu; au contraire, cette cause est son allure trop rapide, compte tenu de la distance existant entre l'arrière de la voiture Kalogeropoulos et l'avant de la voiture inconnue qui suivait celle-ci.

D'autres éléments nous permettent de confirmer cette conclusion. Côté nous dit dans son témoignage qu'il a commencé à reprendre sa droite derrière la voiture Kalogeropoulos lorsqu'il a vu les lumières de la voiture Millette sortant de la courbe. Il ajoute qu'il aurait probablement eu le temps de dépasser la voiture Kalogeropoulos mais qu'il a jugé plus prudent de ne pas le faire. Or la preuve démontre que la courbe à l'est du lieu de l'accident se termine à environ 750 pieds de l'endroit où les voitures Millette et Kalogeropoulos se sont arrêtées. Si l'on prend pour acquis que Millette conduisait aussi sa voiture à 60 milles à l'heure, il faut en conclure que Côté à ce moment-là était lui-même à environ 750 pieds de l'endroit où il s'est finalement arrêté, c'est-à-dire 500 pieds et plus avant le début de la plaque de glace. D'ailleurs, s'il avait l'impression qu'il lui était possible de dépasser le voiture Kalogeropoulos sans entrer en collision avec la voiture Millette procédant en sens inverse, c'est qu'il y avait bien entre Millette et Côté au moins cette distance de 1500 pieds formés des deux 750 pieds dont je viens de parler.

Je ne reviens pas sur la question des contre-rails. S'il fallait accepter le témoignage de Côté à ce



be accepted, when he says that at the time he re-entered the right lane there were guard rails on the north side of the Highway, then he must have done so 1500 feet west of the patch of ice, as demonstrated by the evidence on this point, which is corroborated by the photographs taken three days after the accident, on March 4, 1968.

A further corroboration of the foregoing is the fact that, although he pulled to the right rather sharply, Côté did not lose control of his car, which only swerved slightly. The effect of such a sudden manoeuvre on ice would have been to cause him to lose control of his car completely.

I have set aside the finding of the Court of Appeal that the Department of Highways should be ordered to pay part of the damages because, in my view, it committed no fault giving rise to liability. In order to find against the Department it must be concluded that the latter should have foreseen every possibility of damage, in particular the faulty conduct of Côté and its consequences. Put another way, the question is as follows: should the Department guided by the standards of the reasonable man, have foreseen the combination in time and space of all these factors which, taken together, produced this unfortunate accident? I think not. In matters of delictual liability the conduct of the parties is blameworthy only if the kind of damage was normally and reasonably foreseeable. That was not the case here. *The University Hospital Board v. Gérald Lépine*<sup>8</sup>.

For these reasons, and with all deference to the lower courts, I conclude that the accident was caused solely by the fault of Côté, who did not have his car completely under control and was unable to prevent a slight collision between its front end and the rear of the Kalogeropoulos car, at a time when the latter could no longer do anything to avoid contact with the Millette car coming in the opposite direction.

I would vary the judgments appealed from so as to hold Côté solely liable for the accident and condemn him to pay all the damages suffered by

<sup>8</sup> [1966] S.C.R. 561.

sujet alors qu'il affirme qu'au moment où il a repris sa droite il y avait des contre-rails du côté nord de la route, il faudrait situer son retour vers la droite à 1500 pieds à l'ouest de la plaque de glace, ainsi que l'établit la preuve à ce sujet corroborée par les photographies prises trois jours après l'accident, soit le 4 mars 1968.

Une autre corroboration de ce qui précède est le fait que Côté, nonobstant qu'il ait repris sa droite un peu abruptement, n'a pas perdu le contrôle de sa voiture qui n'a fait que dévier légèrement. Sur la glace, cette manoeuvre un peu brutale aurait eu pour effet de lui faire perdre complètement le contrôle de sa voiture.

J'ai écarté la conclusion de la Cour d'appel que le ministère de la Voirie doit être condamné à payer une partie des dommages parce que, à mon avis, il n'a commis aucune faute génératrice de responsabilité. Pour conclure à condamnation contre le ministère, il faut affirmer que celui-ci devait prévoir toutes les possibilités de dommages, en particulier cette conduite fautive de Côté et ses conséquences. Exprimée différemment, la question est la suivante: le ministère, guidé par les standards de l'homme raisonnable, devait-il imaginer que se rencontreraient dans le temps et dans l'espace tous ces facteurs qui, liés en gerbe, ont produit ce malheureux accident? Je ne le crois pas. En matière de responsabilité délictuelle, la conduite des parties n'entraîne blâme que si le genre de dommages était normalement et raisonnablement prévisible. Tel n'était pas le cas ici. *The University Hospital Board c. Gérald Lépine*<sup>8</sup>.

Pour ces raisons et en toute déférence pour les tribunaux inférieurs, j'en viens à la conclusion que l'accident a été causé par la seule faute de Côté, qui n'avait pas le contrôle parfait de sa voiture et qui n'a pu empêcher un contact léger entre son devant et l'arrière de la voiture Kalogeropoulos au moment où celui-ci ne pouvait plus rien faire pour éviter le contact avec la voiture Millette circulant en sens inverse.

Je modifierais les jugements dont appel, déclarant Côté seul responsable de l'accident et le condamnant à payer seul les dommages subis par les

<sup>8</sup> [1966] R.C.S. 561.

the various victims. The appeals by Her Majesty the Queen in right of the Minister of Highways would accordingly be allowed, and Côté's cross-appeals dismissed; the whole with costs in all courts.

Since preparing these reasons I have had an opportunity of reading the reasons written by Pigeon and Dickson JJ. Though in the circumstances I cannot hold the Department liable, I should add that if I had had to apportion fault between the Department and Côté, I would definitely have concurred in the view of Dickson J, and would have found Côté seventy-five per cent liable for the accident and its consequences.

The judgment of Pigeon and Beetz JJ. was delivered by

PIGEON J. (*dissenting in part*)—The facts are summarized in the reasons of my brother de Grandpré. I am, however, unable to agree with his conclusions.

In the first place, it does not appear to me that Côté's negligence was the sole proximate cause of the accident. On any view of the facts, it is obvious that the slight impact of Côté's car to the rear of Kalogeropoulos' car would not have caused that car to come into collision with the Millette car if it had not been for the icy condition of the roadway. This becomes only more obvious if this initial impact is taken to have occurred on the dry pavement, that is more than 215 feet from the collision point. Under s.2 of *The Negligence Act*, R.S.O. 1970, c. 296, liability for contributory negligence arises "When damages have been caused or contributed to by the fault or neglect of two or more persons". I can find no authority to support the view that this applies only to "the proximate cause" to the exclusion of any other fault or neglect without which the damage would not have ensued. It must be borne in mind that the damage with which we are concerned in this case is that which arose out of the second collision, not the initial impact.

différentes victimes. Les appels de Sa Majesté la Reine du chef du Ministre de la Voirie seraient donc maintenus et les contre-appels de Côté seraient renvoyés; le tout avec dépens dans toutes les cours.

Depuis la rédaction de ces notes, j'ai eu l'avantage de prendre connaissance des motifs préparés par MM. les juges Pigeon et Dickson. Bien que je ne puisse trouver responsabilité du ministère en l'espèce, je me permets d'ajouter que si j'avais été appelé à diviser la faute entre le ministère et Côté, je me serais sans aucun doute rallié à l'opinion de M. le juge Dickson et aurais conclu que Côté doit être tenu 75 pour cent responsable de l'accident et de ses suites.

Le jugement des juges Pigeon et Beetz a été rendu par

LE JUGE PIGEON (*dissent en partie*)—Les faits sont résumés dans les motifs de mon collègue M. le juge de Grandpré. Je ne puis toutefois souscrire à ses conclusions.

En premier lieu, il ne me paraît pas que la négligence de Côté ait été la seule cause immédiate de l'accident. Quelle que soit la façon de considérer les faits, il est évident que le léger impact entre la voiture de Côté et l'arrière de la voiture de Kalogeropoulos n'aurait pu provoquer la collision de cette dernière avec la voiture de Millette si la chaussée n'avait pas été glacée. Cela devient encore plus évident si l'on admet que l'impact initial s'est produit sur la chaussée sèche, c'est-à-dire à plus de 215 pieds de l'endroit de la collision. En vertu de l'art. 2 du *Negligence Act*, R.S.O. 1970, c. 296, la négligence contributive entraîne une responsabilité [TRADUCTION] «Lorsque les dommages ont été causés par la faute ou la négligence de deux ou plusieurs personnes ou qu'elles y ont contribué». Je ne puis trouver aucun précédent à l'appui de l'opinion que ceci s'appliquerait seulement à la «cause immédiate» à l'exclusion de toute autre faute ou acte de négligence sans lequel il n'y aurait pas eu de dommage. On doit se rappeler que les dommages dont il est question en l'espèce résultent de la seconde collision et non pas de l'impact initial.



In the second place, I cannot agree that this second collision was not a foreseeable consequence of the icy condition of the roadway. Multiple or chain collisions are such frequent occurrences that they are among the predictable results of a treacherous icy condition on a short stretch of otherwise dry and safe highway. Foreseeability does not imply or require that the particular way in which some accident occurs be actually anticipated. The test was laid down as follows by Duff J. (as he then was) in *Winnipeg Electric Rwy Co. v. Canadian Northern Rwy Co.*<sup>9</sup> at p. 367:

Where there is a duty to take precautions to obviate a given risk the wrongdoer who fails in this duty cannot avoid responsibility for the very consequences it was his duty to provide against by suggesting that the damages are too remote, because the particular manner in which those consequences came to pass was unusual and not reasonably foreseeable.

I can see no analogy between the facts presently in issue and those in *University Hospital Board v. Lépine*<sup>10</sup>. In that case the question was as to the duty of a doctor and of a hospital to a given patient and what was held to be not reasonably foreseeable was the latter's sudden leap through the window. In my view, our very recent judgment in *Bonnie Jo-Anne Corothers et al v. Ostop Slobodian and J. Kearns Transport Ltd., Thomas Russell Poupard and Guaranty Trust Company of Canada*<sup>11</sup> is much more relevant. Although we were divided on another question, we were all of the opinion that the injury suffered by the plaintiff when running for help after a collision caused by the negligence of Poupard was a foreseeable result of that negligence, although obviously Poupard could not have foreseen the actual combination of factors which would cause this injury namely, that the empty tank truck which the plaintiff signalled to stop would jackknife on a sudden application of the brakes and hit her sideways into the ditch. In my view, applying the test of foreseeability in a reasonable and realistic way means asking the question whether a fatal head-on collision is a

En second lieu, je ne puis partager l'opinion que la seconde collision n'était pas une conséquence prévisible de l'état glacé de la chaussée. Les carambolages ou collisions successives sont si fréquents qu'ils sont des conséquences prévisibles de la présence de glace traîtresse sur une courte section d'une route par ailleurs sèche et sûre. La prévisibilité n'implique ni ne requiert qu'on ait effectivement prévu la façon précise dont l'accident se produit. Le critère a été énoncé par M. le juge Duff, (alors juge puîné) dans l'arrêt *Winnipeg Electric Rwy Co. c. Canadian Northern Rwy Co.*<sup>9</sup>, à la p. 367:

[TRADUCTION] En présence d'un devoir de prendre des précautions pour éviter un danger donné, celui qui a manqué à ce devoir ne peut se soustraire à la responsabilité des conséquences qu'il lui incombait de prévenir sous prétexte que, ces conséquences étant survenues d'une façon inusitée et non raisonnablement prévisible, le dommage est trop lointain.

Je ne peux voir d'analogie entre les faits en litige ici et ceux de l'arrêt *University Hospital Board c. Lépine*<sup>10</sup>. Dans ce dernier, la question portait sur le devoir d'un médecin et d'un hôpital envers un patient et ce qui fut jugé non raisonnablement prévisible, c'est le saut soudain du patient par la fenêtre. A mon avis, notre jugement très récent dans *Bonnie Jo-Anne Corothers et al c. Ostop Slobodian et J. Kearns Transport Ltd., Thomas Russell Poupard et Guaranty Trust Company of Canada*<sup>11</sup> est beaucoup plus pertinent. Bien que divisés sur un autre point, nous avons été tous d'avis que la blessure subie par la demanderesse lorsqu'elle a couru chercher du secours après une collision causée par la faute de Poupard, était une conséquence prévisible de cette faute, bien qu'il fût évident que Poupard n'avait pu prévoir le véritable concours de circonstances qui a donné lieu à cette blessure, c'est-à-dire que le camion-citerne, à qui la demanderesse faisait signe d'arrêter, dévierait de sa trajectoire après un freinage brusque pour la heurter de côté et la projeter dans le fossé. A mon avis, appliquer le critère de prévisibilité d'une façon raisonnable et réaliste, c'est se demander si

<sup>9</sup> (1919), 59 S.C.R. 352.

<sup>10</sup> [1966] S.C.R. 561.

<sup>11</sup> [1975] 2 S.C.R. 633.

<sup>9</sup> (1919), 59 R.C.S. 352.

<sup>10</sup> [1966] R.C.S. 561.

<sup>11</sup> [1975] 2 R.C.S. 633.



possible consequence of an earlier insignificant rear end impact when a short stretch of an otherwise safe and dry highway is allowed to remain in a slippery condition as described in this case. I cannot see any reason for answering that question in the negative.

I must add that if I could accede to the view that the initial impact occurred on the dry pavement more than 215 feet away from where the fatal collision occurred, I doubt whether I would still absolve the driver of the Kalogeropoulos car from any blame for that and would still see a causal connection with the initial impact. If Côté was on dry pavement when he let his car hit another car in the rear instead of getting off the pavement, could he, having no knowledge of the icy condition further down the road, reasonably foresee that this might result in a head-on collision more than 200 feet away? In the view I am taking of the case, I find it unnecessary to answer this last question. However, I must point out that the only witness who said that Côté's car was brought to a stop on the shoulder at the very place where the collision occurred is Côté himself. Bearing in mind what could be deduced from this fact, I doubt very much if his statement should properly be considered as establishing the fact beyond controversy so that this may become the basis for invalidating the concurrent findings of the courts below.

In almost every automobile accident case, it is impossible to reconcile the statements of all witnesses, even if they are all credible witnesses. A trial judge is therefore obliged to find the facts by giving to every element of proof such weight as appears proper in the circumstances. Of course, it would be a grave error not to start from facts established by precise measurements such as the 215 foot distance previously mentioned as existing between the start of the icy surface and the place where the fatal collision occurred. A finding made contrary to such clear and certain evidence would undoubtedly invite interference on appeal. However, I cannot agree that such is the situation with respect to the place where Côté says he brought his car to a stop. And it conflicts with other facts which the trial judge accepted as proven such as

une collision frontale fatale est une conséquence possible d'un léger choc à l'arrière d'un véhicule lorsqu'on tolère qu'une courte section d'une route, par ailleurs sèche et sûre, demeure glissante comme on la décrit en l'espèce. Je ne vois aucune raison de répondre négativement à cette question.

Je dois ajouter que si je pouvais admettre que l'impact initial s'est produit sur la chaussée sèche à plus de 215 pieds de l'endroit de la collision fatale, je ne sais si je pourrais encore ne rien reprocher au conducteur de la voiture de Kalogeropoulos et retenir un lien causal avec l'impact initial. Si Côté était sur la chaussée sèche lorsqu'il a préféré heurter une autre voiture à l'arrière plutôt que de quitter la partie pavée de la route, pouvait-il, sans connaître l'état glacé de la route plus loin, raisonnablement prévoir qu'il en résulterait une collision frontale à une distance de plus de 200 pieds? En raison de la position que j'adopte en cette affaire, il ne me paraît pas nécessaire de répondre à cette dernière question. Cependant, je dois faire remarquer que le seul témoin qui a déclaré que la voiture de Côté s'est arrêtée sur l'accotement à l'endroit même de l'accident c'est Côté lui-même. En tenant compte de tout ce qu'on peut déduire de ce fait, je doute beaucoup que sa déclaration doive être à juste titre considérée comme une preuve irréfutable de ce fait qui nous permette d'écarter les conclusions concordantes des tribunaux d'instance inférieure.

Dans presque tous les accidents d'automobile, il est impossible de concilier les déclarations de tous les témoins, même s'ils sont tous dignes de foi. Un juge de première instance doit par conséquent constater les faits en donnant à chaque élément de preuve le poids qui lui paraît convenable dans les circonstances. Évidemment, ce serait une grave erreur de ne pas partir des faits prouvés par des mesures précises, comme la distance de 215 pieds mentionnée antérieurement entre le début de la surface glacée et l'endroit où la collision fatale s'est produite. Une conclusion allant à l'encontre d'une preuve aussi claire et certaine justifierait sans aucun doute l'intervention d'une cour d'appel. Mais je ne puis admettre que cela soit le cas quant à l'endroit où Côté déclare avoir arrêté sa voiture. Et cette déclaration vient en contradiction avec



the short distance travelled by the Kalogeropoulos car after the first impact. In my view, no valid reason has been shown in this case to justify an interference with the concurrent findings of facts in the courts below.

On all the other questions, I am in agreement with the reasons given for the Court of Appeal by Aylesworth J. and I would affirm its judgment and dismiss all appeals and cross-appeals to this Court with costs. However, seeing that four members of the Court hold that the appeal of the Minister of Highways should be allowed in full and three others would allow it to the extent of providing that as between the Minister and Côté the latter should bear seventy-five percent of the liability towards the successful plaintiffs and the Minister should bear twenty-five percent, the costs of all parties in all courts to be paid by Côté and the Minister in like proportions, I accept that such last conclusion should be the judgment of the Court, agreeing with such disposition of the costs under the circumstances.

*Appeal allowed in part, cross-appeal dismissed, with costs, MARTLAND, JUDSON, RITCHIE, PIGEON, BEETZ and DE GRANDPRÉ JJ. dissenting in part.*

*Solicitors for the appellant: Kingsmill, Jennings, Toronto.*

*Solicitors for the respondent Côté: Hughes, Laishley, Mullen, Touhey & Sigouin, Ottawa.*

*Solicitors for the respondents Millette et al.: Wentzell & Gautreau, Ottawa.*

*Solicitor for the respondents Silk and Hicks: A. R. Dick, Toronto.*

*Solicitor for J. M. Dennery: Cyrille H. Goulet, Ottawa.*

*Solicitors for J. Karalekas: Hewitt, Hewitt, Nesbitt, Reid, McDonald & Tierney, Ottawa.*

*Solicitors for C. Kalogeropoulos: Cuzner, MacQuarrie, Gordon & Davis, Ottawa.*

d'autres faits que le juge de première instance a tenus pour prouvés telle la courte distance parcourue par la voiture de Kalogeropoulos après le premier impact. A mon avis, on n'a pas en l'espèce établi de motif nous justifiant d'écarter les conclusions sur les faits des tribunaux d'instance inférieure.

Sur tous les autres points, je souscris aux motifs que M. le juge Aylesworth a exposés au nom de la Cour d'appel. Je confirmerais son jugement et rejetterais tous les pourvois et pourvois incidents devant cette Cour avec dépens. Cependant, vu que quatre membres de cette Cour jugent que le pourvoi du ministre de la Voirie devrait être accueilli en son entier et trois autres l'accueilleraient en partie de façon qu'entre le Ministre et Côté, ce dernier doit supporter 75 pour cent de la responsabilité envers les demandeurs qui ont eu gain de cause et le Ministre 25 pour cent, les dépens de toutes les parties dans toutes les cours à être payés par Côté et par le Ministre dans des proportions égales, j'accepte que cette Cour rende jugement selon cette dernière conclusion et je suis d'accord avec cette répartition des dépens dans les circonstances.

*Appel accueilli en partie, appel incident rejeté, avec dépens, les juges MARTLAND, JUDSON, RITCHIE, PIGEON, BEETZ et DE GRANDPRÉ dissidents en partie.*

*Procureurs de l'appelante: Kingsmill, Jennings, Toronto.*

*Procureurs de l'intimé Côté: Hughes, Laishley, Mullen, Touhey & Sigouin, Ottawa.*

*Procureurs des intimés Millette et al: Wentzell & Gautreau, Ottawa.*

*Procureur des intimés Silk et Hicks: A. R. Dick, Toronto.*

*Procureur de J. M. Dennery: Cyrille H. Goulet, Ottawa.*

*Procureurs de J. Karalekas: Hewitt, Hewitt, Nesbitt, Reid, McDonald & Tierney, Ottawa.*

*Procureurs de C. Kalogeropoulos: Cuzner, MacQuarrie, Gordon & Davis, Ottawa.*