

Voyageur Provincial Inc. (*Defendant*)
Appellant;

and

Dame Teresa Palombi Guidolin and Angelo Guidolin (*Plaintiffs*)

and

René Lachance (*Defendant*) *Respondents.*

1976: November 4; 1976: December 7.

Present: Judson, Ritchie, Dickson, Beetz and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

Motor vehicles — Car stopped in left lane — Bus turning over on its side after leaving the paved portion of the highway — Intervention by the Court of Appeal on a question of fact — No error of principle by the appellate court — Highway Code, R.S.Q. 1964 c. 231, s. 50(1) — Civil Code, art. 1053.

Appellant's bus was travelling in the left lane of the Trans Canada Highway in a west-east direction, preparing to pass the vehicles in the right lane. At a certain point the bus left the paved portion of the highway, travelled along the median, and finally turned over on its side. Respondent and one of her daughters were injured and the other was killed.

Appellant argued at the trial that the manoeuvre which was the basis of the action was forced upon the driver by the fault of respondent Lachance, who stopped his car in the left lane and even made some movement of backing up. This plea was accepted by the trial judge, who found Lachance solely responsible for the accident.

In its appeal, appellant asks this Court to reverse the decision of the Court of Appeal, which found appellant liable, and reinstate the judgment at first instance.

Held: The appeal should be dismissed.

The Court of Appeal committed no error of principle by intervening on a question of fact. It undertook the examination of the record with a proper understanding of its duty. The driver of the bus died before the trial, and his testimony may be found only in the record of an examination on discovery. Moreover, the Court of Appeal accepted all the facts in evidence, but drew different conclusions from those of the trial judge.

Voyageur Provincial Inc. (*Défenderesse*)
Appelante;

et

Dame Teresa Palombi Guidolin et Angelo Guidolin (*Demandeurs*)

et

René Lachance (*défendeur*) *Intimés.*

1976: le 4 novembre; 1976: le 7 décembre.

Présents: Les juges Judson, Ritchie, Dickson, Beetz et de Grandpré.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

Véhicules automobiles — Voiture immobilisée sur la voie de gauche — Autobus versant sur le côté après avoir quitté la partie pavée de la route — Intervention de la Cour d'appel sur une question de fait — Aucune erreur de principe pour la Cour d'appel — Code de la route, S.R.Q. 1964, c. 231, art 50 (1) — Code civil, art. 1053.

L'autobus de l'appelante circulait sur la voie de gauche de la transcanadienne, direction ouest-est, s'apprêtant à dépasser les véhicules de la voie de droite. A un moment, l'autobus quitta la partie pavée de la route pour circuler sur le terre-plein et finalement verser sur le côté. L'intimée et l'une de ses filles furent blessées et l'autre fut tuée.

L'appelante fit valoir en première instance que la manoeuvre reprochée à son chauffeur lui a été imposée par la faute de l'intimée Lachance qui immobilisa sa voiture sur la voie de gauche et y esquissa même un mouvement de recul. Ce plaidoyer fut accepté par le premier juge qui trouva Lachance seul responsable de l'accident.

Par son pourvoi, l'appelante invite cette Cour à infirmer l'arrêt de la Cour d'appel qui a retenu la responsabilité de l'appelante et à rétablir le jugement de première instance.

Arrêt: Le pourvoi doit être rejeté.

La Cour d'appel n'a pas commis d'erreur de principe en intervenant sur une question de fait. Ce n'est pas sans une juste appréciation de son devoir qu'elle a entrepris l'étude du dossier. Le chauffeur de l'autobus est décédé avant le procès et son témoignage se retrouve seulement dans un interrogatoire au préalable; de plus, la Cour d'appel a accepté la totalité des faits prouvés mais en a tiré des conclusions différentes de celles retenues par le premier juge.

On the basis of the testimony of one of the principal witnesses (who stated that immediately prior to swerving to the right in order to avoid colliding with the car driven by respondent Lachance, he saw the bus in his rearview mirror leave the right lane at a distance of between 300 and 500 feet) the Court of Appeal rightly found that the driver was wrong to leave the right lane when he did, particularly since his raised seat gave him a better view of the road and its hazards than that of the driver of an ordinary car.

The bus driver testified that he entered the left lane about fifteen hundred feet before the place where the accident occurred. The Court of Appeal properly noted that he failed to react immediately: at that time either respondent Lachance had already stopped or else he was reducing speed, since he had time to begin backing up.

As a further element of liability may be added the fact that the bus driver succeeded in stopping his vehicle only after travelling 327 feet on the median, and even then the bus was to the west of the car driven by respondent Lachance. At the time he left the paved portion of the highway the bus driver either had enough space to stop if he was going at the legal speed of fifty-five miles per hour, or he was going too fast and did not have control of his vehicle.

Lessard v. Paquin et al., [1975] 1 S.C.R. 665, distinguished.

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal of Quebec reversing the judgment of the Superior Court. Appeal dismissed.

W. A. Grant, Q.C., for the appellant.

Alain Grégoire, for the respondents Guidolin.

The judgment of the Court was delivered by

DE GRANDPRÉ J.—In its appeal, appellant asks this Court to restore the judgment at first instance which exonerated it of all liability for a traffic accident.

On the Sunday of July 2, 1967, about three o'clock in the afternoon, respondent and two of her daughters were travelling from Montreal to Quebec City, on the Trans Canada Highway, in one of appellant's buses. It was raining lightly, and the surface of the road was damp. At the place where the accident occurred, the Trans Canada is straight and has four lanes, two on each side of a

Sur la foi d'un des témoins majeurs (affirmant qu'immédiatement avant qu'il dévie vers la droite afin d'entrer en collision avec la voiture de l'intimé Lachance, il a vu dans son rétroviseur l'autobus sortir de la voie de droite à une distance de 300 à 500 pieds), la Cour d'appel a conclu avec raison que le chauffeur a eu tort de laisser la voie de droite au moment où il l'a fait. D'autant plus qu'à cause de son siège surélevé, il avait une meilleure vue de la route et de ses obstacles que celle du conducteur d'une automobile ordinaire.

Le chauffeur d'autobus rapporte avoir emprunté la voie de gauche environ 1500 pieds avant l'endroit de l'accident. La Cour d'appel souligne, à juste titre, qu'il a fait défaut de réagir immédiatement; à ce moment-là, l'intimé Lachance était déjà arrêté ou bien il réduisait sa vitesse puisqu'il a eu le temps d'esquisser un mouvement de recul.

On peut ajouter aussi comme élément de faute le fait que le chauffeur d'autobus n'ait pu immobiliser son véhicule qu'après avoir circulé sur une distance de 327 pieds sur le terre-plein et encore là, l'autobus était à l'ouest de l'automobile de l'intimée Lachance. Au moment où il a quitté la partie pavée de la route, ou bien le chauffeur d'autobus avait l'espace suffisant pour arrêter s'il allait à la vitesse légale de 55 milles à l'heure ou bien il circulait trop vite et n'avait pas le contrôle de son véhicule.

Distinction faite avec l'arrêt *Lessard c. Paquin et autres*, [1975] 1 R.C.S. 665.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel du Québec qui a infirmé le jugement de la Cour supérieure. Pourvoi rejeté.

W. A. Grant, c.r., pour l'appelante.

Alain Grégoire, pour les intimés Guidolin.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ—Par son pourvoi, l'appelante nous invite à rétablir le jugement de première instance qui l'avait exonérée de toute responsabilité pour un accident de la route.

L'intimée et deux de ses filles voyageaient de Montréal à Québec, sur la transcanadienne dans un autobus de l'appelante, le dimanche, 2 juillet 1967, vers 15 heures. Il pleuvait légèrement et la surface de la route était humide. A l'endroit de l'accident, la transcanadienne est droite et formée de quatre voies, deux de chaque côté d'un large terre-plein gazonné. Près de Ste-Madeleine, à une

wide grass median. Near Ste-Madeleine, about twenty miles east of Montreal, the bus left the paved portion of the highway, travelled along the median, and finally turned over on its side. Respondent and one of her daughters were injured and the other was killed. More than twenty other persons were also injured more or less seriously, and this Court is asked to determine liability in this case as representative of the other cases.

Immediately before leaving the paved surface, the bus was travelling in the left lane, in a west-east direction, preparing to pass a line of vehicles travelling at about fifty miles per hour in the right lane. Appellant submits that the manoeuvre by its driver which was the basis of the action was forced upon him by the fault of respondent Lachance, who stopped his car in the left lane and even made some movement of backing up. This plea was accepted by the trial judge, who found Lachance solely responsible for the accident and condemned him to pay the compensation agreed between the two parties; these two points are no longer in issue. The only question is the liability of appellant, which was found by the Court of Appeal.

I do not believe it necessary to examine again in detail all the facts disclosed by the evidence. A large part of the testimony related to the identity of the driver who had stopped his car in the left lane. Lachance stated that he had himself stopped because some unknown person had done so before him. Moreover, all the other relevant parts of the evidence will be mentioned during the discussion of the arguments which the parties submitted to this Court.

Appellant's first argument is that the Court of Appeal committed an error of principle by intervening on a question of fact. It points out that the trial judge has the advantage, in considering the evidence, of having seen and heard the witnesses. The reply to this argument is found in part in the reasons of Montgomery J., speaking for the Court of Appeal:

The question that we have to decide is whether the bus company successfully rebutted the presumption of fact and law that it was responsible for this accident. In order to do so, it was obliged to show that its driver committed no fault, however slight. The findings of the

vingtaine de milles à l'est de Montréal, l'autobus quitta la partie pavée de la route pour circuler sur le terre-plein et finalement verser sur le côté. L'intimée et l'une de ses filles furent blessées et l'autre fut tuée. Plus de vingt autres personnes furent aussi blessées plus ou moins gravement et nous sommes appelés à déterminer la responsabilité dans une cause type.

Immédiatement avant de quitter la surface pavée, l'autobus circulait sur la voie de gauche, direction ouest-est, s'apprêtant à dépasser une ligne de véhicules circulant à environ 50 milles à l'heure sur la voie de droite. D'après l'appelante, la manoeuvre que les procédures reprochent à son chauffeur lui a été imposée par la faute de l'intimé Lachance qui immobilisa sa voiture sur la voie de gauche et y esquissa même un mouvement de recul. Ce plaidoyer fut accepté par le premier juge qui trouva Lachance seul responsable de l'accident et le condamna à payer l'indemnité convenue entre les deux parties; ces deux points ne sont plus en litige. L'unique question est la responsabilité de l'appelante, qui fut retenue par la Cour d'appel.

Je ne crois pas nécessaire de reprendre en détail l'étude de tous les faits révélés par la preuve. Une bonne partie des témoignages portait sur l'identité de l'automobiliste qui avait immobilisé sa voiture dans la voie de gauche, Lachance ayant affirmé qu'il s'était lui-même arrêté parce qu'un inconnu l'avait fait avant lui. Par ailleurs, toutes les autres parties pertinentes de la preuve seront mentionnées au cours de la discussion des propositions que nous ont soumises les parties.

La première proposition de l'appelante est que la Cour d'appel a commis une erreur de principe en intervenant dans une question de fait. Elle rappelle que le premier juge a dans l'appréciation de la preuve l'avantage d'avoir vu et entendu les témoins. La réponse à cette proposition se trouve en partie dans les motifs de M. le juge Montgomery parlant pour la Cour d'appel:

[TRADUCTION] Nous devons décider si la compagnie d'autobus a réfuté la présomption de fait et de droit selon laquelle elle est responsable de cet accident. Pour ce faire, elle devait établir que son chauffeur n'a commis aucune erreur, si minime soit-elle. A cet égard, les

trial judge are favourable to it on this point, and, this being primarily a question of fact, our court hesitates to intervene.

The Court of Appeal, therefore, undertook the examination of the record with a proper understanding of its duty. Two other aspects should be noted:

- (a) the driver of the bus, Aubin, died before the trial, and his testimony may be found only in the record of an examination on discovery;
- (b) moreover, the Court of Appeal accepted all the facts in evidence, but drew different conclusions from those of the trial judge.

This is a case in which an appeal court has committed no error of principle by intervening on a question of fact: *Lessard v. Paquin et al.*¹

However, appellant goes on, there is a more serious matter. The Court of Appeal misread the evidence, and imposed on the bus driver a standard of conduct more stringent than that of the reasonable man of art. 1053 C.C. In appellant's submission, Montgomery J. was in error in writing:

It therefore seems that the bus-driver made an error in judgment in entering the left-hand lane at this moment. From his own testimony, it appears that when he first noticed Lachance's vehicle he paid no particular attention to it, thinking that it was about to turn to the left and so leave his way clear.

It is this argument of appellant which obliges me to say a few words on the evidence. As the Quebec courts noted, the principal testimony, apart from that of Aubin, was given by Mr. and Mrs. Gervais and Mrs. Tremblay. These three persons, accompanied by Mr. Tremblay who did not testify, were in a car also travelling toward Quebec City, in front of the bus, in the left lane. This car avoided hitting the Lachance car by swerving to the right. It must be noted that before swerving, Gervais did not put on his brakes, and he passed to the right of Lachance at a speed of at least fifty miles per hour. Where was the bus immediately before Gervais' manoeuvre? He stated that the bus then left the right lane, that he saw it

conclusions du juge de première instance lui sont favorables et puisqu'il s'agit essentiellement d'une question de fait, notre cour hésite à intervenir.

Ce n'est donc pas sans une juste appréciation de son devoir que la Cour d'appel a entrepris l'étude du dossier. Deux autres aspects sont à souligner:

- a) le chauffeur de l'autobus, Aubin, est mort avant le procès et son témoignage se retrouve seulement dans un interrogatoire au préalable;
- b) par ailleurs, la Cour d'appel a accepté la totalité des faits prouvés mais en a tiré des conclusions différentes de celles retenues par le premier juge.

Nous sommes devant un cas où une cour d'appel ne commet pas d'erreur de principe en intervenant sur une question de fait: *Lessard c. Paquin et autres.*¹

Mais, poursuit l'appelante, il y a plus grave. La Cour d'appel a mal lu la preuve et a imposé au chauffeur de l'autobus un critère de conduite plus exigeant que celui de l'homme raisonnable de l'art. 1053 C.c. D'après l'appelante, M. le juge Montgomery aurait été dans l'erreur en écrivant:

[TRADUCTION] Il appert donc que le chauffeur de l'autobus a commis une erreur de jugement en empruntant la voie de gauche à ce moment. D'après son propre témoignage, il semble n'avoir accordé aucune importance particulière à la voiture de Lachance lorsqu'il l'a aperçue pour la première fois, croyant qu'elle s'apprêtait à tourner à gauche et à laisser la voie libre.

C'est cette proposition de l'appelante qui m'oblige à dire quelques mots de la preuve. Comme l'ont souligné les tribunaux du Québec, les témoignages majeurs, outre celui de Aubin, ont été donnés par M. et M^{me} Gervais et M^{me} Tremblay. Ces trois personnes, accompagnées de M. Tremblay qui n'a pas témoigné, occupaient une automobile voyageant aussi vers Québec, en avant de l'autobus, dans la voie de gauche. Cette automobile a évité de frapper la voiture Lachance en déviant vers la droite. Il faut noter qu'avant cette déviation, Gervais n'appliqua pas ses freins et qu'il passa à droite de Lachance à une vitesse d'au moins 50 milles à l'heure. Où était l'autobus immédiatement avant cette manoeuvre de Gervais?

¹ [1975] 1 S.C.R. 665.

¹ [1975] 1 R.C.S. 665.

in his rear-view mirror, at a distance which is difficult to estimate, but which was from three hundred to five hundred feet. On the basis of these figures, the finding of the Court of Appeal that the driver was wrong to leave the right line at the time he did seems to me to be unassailable. This is even more apparent from Aubin's own testimony that his raised seat gave him a much better view of the road and its hazards than that of the driver of an ordinary car.

We must also refer to Aubin's testimony that he entered the left lane about fifteen hundred feet before the place where the accident occurred. At that time, either Lachance had already stopped, or he was reducing speed, since he was able to reverse, for however short a distance, before the accident. In either case, Aubin should have reacted immediately, which he did not do, as the Court of Appeal properly noted.

It is possible to add another element of liability to those found by the Court of Appeal. The reports made by the Provincial Police officers determined that the bus covered at least 327 feet on the median before stopping. Moreover, the evidence revealed that when it stopped, the bus was still to the west of the Lachance car, the exact distance not having been determined. The fact remains that at the time he left the pavement, Aubin either had enough space to stop if he was going at the legal speed of fifty-five miles per hour, considering the damp condition of the surface (*Highway Code*, s. 50(1)), or he was going too fast and did not have control of his vehicle.

One final word: appellant relied heavily on the decision of this Court in *Lessard v. Paquin*, cited above, and submitted that the facts of the case at bar are at least as favourable to it as those on which *Lessard* relied before this Court. I shall simply say that I do not share this opinion, as the facts in *Lessard* seem to me to be essentially different from those submitted to us in the case at bar.

I would dismiss the appeal with costs.

Appeal dismissed with costs.

Celui-ci affirme que l'autobus sortait alors de la voie de droite, qu'il l'a vu dans son rétroviseur, à une distance difficile à évaluer, mais qui était de 300 à 500 pieds. Sur la foi de ces chiffres, la conclusion de la Cour d'appel que le chauffeur a eu tort de laisser la voie de droite au moment où il l'a fait me semble inattaquable. D'autant plus que suivant le propre témoignage de Aubin, son siège surelevé lui donnait une bien meilleure vue de la route et de ses obstacles que celle du conducteur d'une automobile ordinaire.

Il faut aussi citer le témoignage de Aubin qui rapporte avoir emprunté la voie de gauche environ 1500 pieds avant l'endroit de l'accident. A ce moment-là, ou bien Lachance était déjà arrêté ou bien il était en train de réduire sa vitesse puisqu'il a pu reculer, si peu soit-il, avant l'accident. Dans l'un et l'autre cas, Aubin aurait dû réagir immédiatement, ce qu'il n'a pas fait comme le souligne, à juste titre, la Cour d'appel.

Aux éléments de faute retenus par la Cour d'appel, il est possible d'en ajouter un autre. Les relevés faits par les agents de la Sûreté Provinciale établissent que l'autobus a couvert au moins 327 pieds sur le terre-plein avant de s'immobiliser. Par ailleurs, la preuve révèle qu'ainsi immobilisé, l'autobus était encore à l'ouest de la voiture Lachance, la distance exacte n'étant pas établie. Il reste qu'au moment où il a quitté le pavage, ou bien Aubin avait l'espace suffisant pour arrêter s'il allait à la vitesse légale de 55 milles à l'heure vu l'état humide de la surface (*Code de la Route*, art. 50, par. 1)), ou bien il allait trop vite et n'avait pas le contrôle de son véhicule.

Un dernier mot. L'appelante a abondamment invoqué notre arrêt *Lessard c. Paquin* précité et nous a soumis que les faits dans la présente affaire lui sont au moins aussi favorables que ceux sur lesquels *Lessard* s'est appuyé devant nous. Je dirai tout simplement que je ne partage pas cette vue, les faits dans l'arrêt *Lessard* me semblant essentiellement différents de ceux qui nous sont soumis en la présente espèce.

Je rejetterais donc le pourvoi avec dépens.

Pourvoi rejeté avec dépens.

Solicitors for the appellant: Ogilvy, Cope, Porteous, Montgomery, Renault, Clarke & Kirkpatrick, Montreal.

Solicitors for the respondents Guidolin: Vermette, Ryan, Dunton & Ciaccia, Montreal.

Solicitors for the respondent Lachance: Nantel, Mercure & Poliquin, Montreal.

Procureurs de l'appelante: Ogilvy, Cope, Porteous, Montgomery, Renault, Clarke & Kirkpatrick, Montréal.

Procureurs des intimés Guidolin: Vermette, Ryan, Dunton & Ciaccia, Montréal.

Procureur de l'intimé Lachance: Nantel, Mercure & Poliquin, Montréal.