

Gérard Baril Appellant;

and

Her Majesty the Queen Respondent.

1972: October 30, 31; 1973: December 21.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Judson, Ritchie and Pigeon JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF CANADA

Damages—Liability—Self-employed trucker—Crown bridge giving way—Damage to bridge and truck—Canal Regulations, P.C. 1960-64, May 12, 1960, SOR/60-212, s. 59.

Appellant was a self-employed trucker transporting a heavy load of rough stone for a company. The latter had received an order from the federal authorities for 15,000 tons to be delivered on the site where a section of the Chambly canal towpath was being repaired. The towpath could only be reached by crossing one of the many drawbridges built by the federal authorities. As instructed by the quarry foreman, appellant proceeded to one of these bridges. He made several trips, after being given permission to cross by the employee in charge of receiving the stone and the bridgemaster. Subsequently, on the day of the accident, the bridgemaster, before allowing appellant to cross, tried to contact the superintendent, but was unable to do so. The truck went through, the receiving employee signed the receipt, and appellant went for another trip. The total load on the vehicle was 28 tons, whereas a sign at the entrance to the bridge fixed the maximum allowable at 7 tons. The floor of the bridge gave way under the rear wheels of the truck, the latter sank onto the steel structure and caught fire, and appellant sustained serious injury. The Exchequer Court dismissed appellant's petition of right against the Crown for damages resulting from the loss of his truck and for personal injuries. Conversely, the Court maintained the action instituted by the Crown, and ordered appellant, jointly and severally with the company employing him, to pay for the damage caused to the bridge. Hence the appeal to this Court.

Held (Pigeon J. dissenting): The appeal should be dismissed.

Per Fauteux C.J. and Abbott, Judson and Ritchie JJ.: There is nothing to be added to the reasons and

Gérard Baril Appellant;

et

Sa Majesté la Reine Intimée.

1972: les 30 et 31 octobre; 1973: le 21 décembre.

Présents: Le Juge en chef Fauteux et les Juges Abbott, Judson, Ritchie et Pigeon.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER DU CANADA

Dommages—Responsabilité—Camionneur artisan—Affaissement de pont de la Couronne—Dommages au pont et au camion—Règlement sur les Canaux, C.P. 1960-64, 12 mai 1960 DORS/60-212, art. 59.

L'appelant était un camionneur artisan qui transportait une grosse charge de pierre brute pour le compte d'une compagnie. Cette dernière avait reçu de l'Administration fédérale une commande de 15,000 tonnes à livrer sur les lieux de la réfection d'une partie du chemin de halage du canal de Chambly. On ne pouvait accéder au chemin de halage qu'en franchissant l'un des nombreux ponts mobiles construits par l'Administration fédérale. C'est vers l'un de ces ponts indiqué par le contremaître de la carrière que l'appelant se dirigea. Il fit plusieurs voyages après avoir obtenu du préposé à la réception de la pierre ainsi que du maître-pontier l'autorisation de passer. Subséquemment, la journée de l'accident, le maître-pontier tenta, avant de laisser passer l'appelant, de rejoindre le surintendant, mais n'y parvint pas. Le camion passa, le préposé à la réception apposa sa signature sur le récépissé et l'appelant alla chercher un autre voyage. Le poids total du véhicule était de 28 tonnes alors que l'entrée du pont fixait à 7 tonnes le maximum permis. Le tablier du pont céda sous les roues arrière, le camion s'affaissa sur la charpente d'acier et prit feu occasionnant de graves blessures à l'appelant. La Cour de l'Échiquier rejeta la pétition de droit de l'appelant contre l'Administration fédérale pour les dommages résultant de la perte de son camion et blessures. Par contre la Cour accueillit l'action de l'Administration fédérale et condamna l'appelant solidairement avec la compagnie pour laquelle il travaillait à payer pour les dommages causés au pont. D'où le pourvoi à cette Cour.

Arrêt (Le Juge Pigeon étant dissident): L'appel doit être rejeté.

Le Juge en chef Fauteux et les Juges Abbott, Judson et Ritchie: Il n'y a rien à ajouter aux motifs et

conclusions of the trial judge, with which the Court agrees.

Per Pigeon J., dissenting: Under the *Crown Liability Act* the Crown is liable as an ordinary individual would be. Since the work in question was ordered by the canal authorities, the latter had a duty to the truckers, and could not shelter behind the Canal Regulations so as to avoid taking proper precautions to ensure that the haulage work was done safely.

Appellant acted normally for a person in his capacity, and the only cause of the accident of which he was the victim was the negligence of the public employees in charge of repairing the towpath, who did not take steps to ensure the safety of truckers instructed to deliver stone there, when it was obvious that such delivery could not be made without taking special measures in view of the condition of the premises and the type of bridge to be used. In order to cross the bridge used with a heavy load, it was necessary to drive "along the centre line of the bridge", which an ordinary trucker could not have suspected without being told.

The Superintending Engineer responsible for implementing the regulations might well feel he was not called on to instruct truckers on the precautions to be taken with heavy loads unless the latter came to him to apply for the necessary permission to cross the bridge. In the case at bar, however, the truckers were acting in the performance of work done by the canal authorities themselves. This was work done by day labour for which the canal authorities had all the responsibilities of a general contractor. These responsibilities included taking steps to ensure the safety of workmen and artisans.

APPEAL from judgments of the Exchequer Court of Canada. Appeal dismissed, Pigeon J. dissenting.

Jacques Cartier, for the appellant.

Paul Coderre, Q.C., for the respondent.

The judgment of Fauteux C.J. and Abbott, Judson and Ritchie JJ. was delivered by

ABBOTT J.—This appeal is from two judgments of the Exchequer Court of Canada in two proceedings taken in that Court arising out of the collapse, on July 18, 1966, of a bridge across the Chambly Canal owned by and under

conclusions du juge de première instance auxquels la Cour souscrit.

Le Juge Pigeon, dissident: En vertu de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, la responsabilité de la Couronne est celle d'une personne ordinaire. Vu qu'il s'agissait de travaux commandés par l'Administration, celle-ci avait un devoir envers les camionneurs et ne pouvait pas se retrancher derrière le Règlement sur les Canaux pour se dispenser de se préoccuper efficacement d'assurer la sécurité du transport.

L'appelant a agi de façon normale pour une personne de son état et la seule cause de l'accident dont il a été victime est la négligence des fonctionnaires préposés à la réfection du chemin de halage qui n'ont pas vu à assurer la sécurité des camionneurs chargés d'y livrer de la pierre, alors qu'il était évident que ce transport ne pouvait pas se faire sans prendre des mesures spéciales vu l'état des lieux et le genre de ponts qu'il fallait utiliser. Pour passer avec une lourde charge sur le pont utilisé, il fallait traverser «dans le centre longitudinal du pont», ce qu'un simple camionneur ne pouvait soupçonner à moins d'en être informé.

L'ingénieur-surintendant chargé de voir à l'application du règlement pouvait à bon droit considérer n'être tenu d'instruire les camionneurs des précautions à prendre avec de lourdes charges, que lorsque ceux-ci venaient lui demander la permission requise pour passer sur le pont. Mais dans le cas présent il s'agissait de camionneurs circulant pour l'exécution de travaux exécutés par l'Administration du canal elle-même. C'étaient des travaux faits à la journée pour lesquels l'Administration avait toutes les responsabilités d'un maître d'œuvre. Ces responsabilités comprenaient celle de voir à la sécurité des ouvriers et artisans.

APPEL de jugements de la Cour de l'Échiquier du Canada. Appel rejeté, le Juge Pigeon étant dissident.

Jacques Cartier, pour l'appelant.

Paul Coderre, c.r., pour l'intimée.

Le jugement du Juge en chef Fauteux et des Juges Abbott, Judson et Ritchie a été rendu par

LE JUGE ABBOTT—L'appel est interjeté à l'encontre de deux jugements de la Cour de l'Échiquier du Canada dans deux instances introduites dans cette cour-là qui découlent de l'affaissement, le 18 juillet 1966, d'un pont qui enjambe

the control of the Crown. This accident occurred when the appellant was crossing the bridge in his heavily loaded truck.

By petition of right, appellant claimed \$12,938 for damages resulting from the loss of his truck and for personal injuries. In a second action, the Crown claimed from Baril and from P. Baillargeon Limitée, jointly and severally, the sum of \$10,000 for damages caused to the bridge. These two proceedings were joined for proof and hearing and, on February 15, 1968, Mr. Justice Camil Noël, as he then was, dismissed the appellant's petition with costs and maintained the Crown's action to the extent of \$5,762.75 with interest and costs.

In his two judgments the learned trial judge carefully reviewed the facts, the supporting evidence and the relevant legal principles. I am in agreement with his reasons and conclusions and there is nothing I wish to add.

I would dismiss the appeal with costs.

PIGEON J. (*dissenting*)—Appellant is appealing from two judgments of the Exchequer Court; the first judgment dismissed his claim against the federal government, and the second condemned him to pay the sum of \$5,762.75, jointly and severally with P. Baillargeon Limitée, for damages caused to a bridge the floor of which gave way under the rear wheels of his truck.

Appellant is a self-employed trucker. When the accident occurred he was transporting a heavy load of rough stone for P. Baillargeon Limitée. The latter, at the invitation of the Department of Transport, had bid for the supply of rough stone, and had received an order dated April 18, 1966, for 15,000 tons to be delivered on the site for use in repairing a section of the Chambly canal towpath. The bid and the order specified that the transport was to be by six-wheel trucks.

For the part that concerns us, delivery began on a Friday morning, July 15, 1966. Appellant's truck being a ten-wheeler, he was sent elsewhere with his first load. At ten o'clock the

le canal de Chambly et qui appartient à la Couronne et se trouve sous son contrôle. Cet accident est arrivé lorsque l'appelant traversait le pont dans son camion lourdement chargé.

Par pétition de droit, l'appelant a réclamé \$12,938 pour dommages résultant de la perte de son camion et pour blessures personnelles. Dans une deuxième action, la Couronne a réclamé de Baril et de P. Baillargeon Limitée solidairement la somme de \$10,000 pour dommages causés au pont. Les deux instances ont été réunies pour preuve et audition et, le 15 février 1968, M. le Juge Camil Noël, alors juge puîné, a rejeté la pétition de l'appelant avec dépens et accueilli l'action de la Couronne pour un montant de \$5,762.75 avec intérêts et dépens.

Dans ces deux jugements, le savant juge de première instance a soigneusement passé en revue les faits, la preuve et les principes juridiques applicables. Je souscris à ses motifs et conclusions et il n'y a rien que je désire ajouter.

Je suis d'avis de rejeter l'appel avec dépens.

LE JUGE PIGEON (*dissident*)—L'appelant interjette appel de deux jugements de la Cour de l'Échiquier dont le premier a rejeté sa réclamation contre l'Administration fédérale et le second l'a condamné solidairement avec P. Baillargeon Limitée à payer la somme de \$5,762.75 pour dommages causés à un pont dont le tablier a cédé sous les roues arrière de son camion.

L'appelant est un camionneur artisan. Lors de l'accident, il transportait une grosse charge de pierre brute pour le compte de P. Baillargeon Limitée. Celle-ci avait à l'invitation du ministère des Transports soumissionné pour la fourniture de pierre brute et elle avait reçu, en date du 18 avril 1966, une commande de 15,000 tonnes à livrer sur les lieux pour la réfection d'une partie du chemin de halage du canal de Chambly. La soumission et la commande spécifiaient que le transport serait fait par des camions à six roues.

Pour la partie qui nous intéresse, la livraison commença le 15 juillet 1966, un vendredi matin. Le camion de l'appelant étant à dix roues, on l'envoya ailleurs avec sa première charge. A dix

quarry foreman told him he had permission to use ten-wheelers and sent him, with a load of about sixteen tons on a truck weighing somewhat over eight tons, making a total weight of about twenty-four tons, towards the site where work was in progress. The towpath is on the bank between the canal and the Richelieu River, whereas the main road or provincial highway runs along the canal on the shore. The towpath can thus only be reached by crossing one of the many draw bridges built by the federal government. Between Chambly basin and St-Jean, where the P. Baillargeon Limitée quarry is located, there are eleven of these bridges, numbered consecutively starting from Chambly. For the work to proceed effectively it was necessary that all the trucks drive to the towpath by a specified bridge, dump their loads on the path, and continue without turning to the next bridge, returning by the main road.

On July 15, the place where the stone was to be dumped was only about seven hundred feet north of bridge No. 9. Baril therefore headed for this bridge with his first load, as he had been instructed by the quarry foreman. Another self-employed trucker, one Gérald Lorrain (or Laurin), had stopped ahead of him in front of the bridge. He did likewise, got out of his truck and crossed the bridge on foot to the other side, where he found one Roger Colette, in charge of receiving the stone, and Pierre Bessette, the bridgemaster. Here is how appellant describes what then ensued.

[TRANSLATION] And there, there was Mr. Laurin with me who was talking with Mr. Bessette, and there, when we arrived there, when I arrived there, he said—I said: "Is this where we cross, Mr. Colette?" He said: "Yes, this is where they cross". Mr. Bessette, he said: "If you have orders to cross here."

Mr. Colette, he said: "Yes, those are the orders we have", he said, "all right, cross". So we did.

BY THE COURT:

Q. So you asked, you asked Mr. Colette?

heures, le contremaître de la carrière lui dit qu'il avait la permission d'utiliser des camions à dix roues et l'envoya, avec une charge d'environ seize tonnes sur un camion qui en pesait un peu plus de huit soit un poids total d'environ vingt-quatre tonnes, vers le chantier où les travaux étaient en cours. Le chemin de halage est sur la berge entre le canal et la rivière Richelieu tandis que le grand chemin ou route provinciale longe le canal sur la rive. On ne peut donc accéder au chemin de halage qu'en franchissant l'un des nombreux ponts mobiles construits par l'Administration fédérale. Du bassin de Chambly jusqu'à St-Jean où se trouve la carrière de P. Baillargeon Limitée, il y a onze de ces ponts numérotés consécutivement en partant de Chambly. Pour la bonne marche des travaux il fallait que les camions se rendent tous au chemin de halage par un pont donné, déversent leur charge dans le chemin, y poursuivent leur route sans revirer jusqu'au pont suivant et reviennent par le grand chemin.

Le 15 juillet, l'endroit où l'on déversait la pierre était environ sept cents pieds seulement au nord du pont numéro 9. Baril se dirigea donc vers ce pont-là avec sa première charge comme le contremaître de la carrière le lui avait indiqué. Devant lui, un autre camionneur artisan, un nommé Gérald Lorrain (ou Laurin), s'est arrêté avant le pont. Il a fait de même, est descendu de son véhicule, a traversé le pont à pied et a trouvé de l'autre côté un nommé Roger Colette proposé à la réception de la pierre ainsi qu'un nommé Pierre Bessette, maître-pontier. Voici comment l'appelant raconte ce qui s'est alors passé.

Et là, il y avait monsieur Laurin avec moi qui était après jaser avec monsieur Bessette et là, on a arrivé là, quand j'ai arrivé là, il dit—j'ai dit: «C'est ici qu'on passe, monsieur Colette?» Il dit: «Oui, c'est ici qu'on passe». Monsieur Bessette, il dit: «Si vous avez les ordres de passer ici.»

Monsieur Colette, il dit: «Oui, c'est les ordres qu'on a, il dit, bien, passez». Ça fait qu'on a passé.

PAR LA COUR:

Q. Alors vous avez demandé, vous avez demandé à monsieur Colette?

A. We said, I said to Mr. Colette, I said: "Is this where we cross, Mr. Colette?" "Yes", he said, "the orders are for here", and Bessette answered up: "This is where you have orders to cross", he said, "cross".

Appellant made four other trips that day with loads from 18 to 20 tons, making a total weight of 26, 27 or even 28 tons. The delivery slips signed by Roger Colette, showing these indications, are in the record, as are those of other truckers where we find an even higher total weight of 57,400 lbs.

July 16 and 17 being Saturday and Sunday, there was no haulage. On Monday the 18th, appellant made a first trip with a total weight of 52,100 lbs., and another trucker took as much as 58,200. Claude Bessette was the bridge operator on duty. When appellant arrived with his first load, behind another trucker, Bessette made some difficulty before lifting the chain across the towpath. He told them that crossing a bridge with loads like that, a bridge with such a low capacity, was senseless. The other trucker replied: [TRANSLATION] "We have permission to cross, and we are crossing. We are working for the Chambly canal and we have permission to cross, we are crossing". He said the reply of the bridgemaster was as follows: [TRANSLATION] "I will go and find out, then if you have the right to go through, you can go ahead. If you haven't the right, I will stop you". He tried to contact the superintendent, one Décarie, but was unable to do so. The trucks went through, Colette received the loads, placed his signature on the receipts, and appellant went for a second trip. This time the total load on the vehicle was 56,000 lbs. The floor of the bridge gave way under the rear wheels of the truck, the truck sank onto the steel structure and caught fire. Appellant managed to get out, but not without sustaining serious burns.

The government's defence consisted essentially of relying on the Canal Regulations (P.C. 1960-64, May 12, 1960 SOR/60-212), s. 59 of which reads as follows:

R. On a dit, moi j'ai dit à monsieur Colette, j'ai dit: «C'est ici qu'on passe monsieur Colette?» «Oui, il dit, c'est ici qu'on a les ordres», et Bessette, il prend réponse: «C'est ici que vous avez les ordres de passer, il dit, passez».

L'appelant fit ce jour-là quatre autres voyages avec des charges de 18 à 20 tonnes, soit un poids total de 26, 27 et même 28 tonnes. Les reçus de livraison signés par Roger Colette et portant ces indications sont au dossier de même que ceux d'autres camionneurs où l'on relève un poids total encore plus élevé de 57,400 lbs.

Les 16 et 17 juillet étant samedi et dimanche, il n'y eut pas de transport. Le lundi 18, l'appelant fit un premier voyage avec un poids total de 52,100 lbs. tandis qu'un de ses compagnons allait jusqu'à 58,200. C'est Claude Bessette qui était le pontier de service. Il a fait certaines difficultés avant l'enlever la chaîne en travers du chemin de halage lorsque l'appelant est arrivé avec sa première charge derrière un autre camionneur. Il leur a dit que cela n'avait pas de sens de passer avec telles charges, sur un pont de si faible capacité. L'autre camionneur a répondu: «On a la permission de passer et on passe. On travaille pour le canal de Chambly et puis on a la permission de passer, on passe». La réponse du maître-pontier fut comme il la relate: «Je vais m'informer et puis si vous avez le droit de passer, vous pouvez passer. Si vous n'avez pas le droit, je vais vous empêcher de passer». Il tenta de rejoindre le surintendant, un nommé Décarie, mais il n'y parvint pas. Les camions passèrent, Colette reçut les charges, apposa sa signature sur les récipissés et l'appelant alla chercher un second voyage. Cette fois-là, le poids total du véhicule était de 56,000 lbs. Le tablier du pont céda sous les roues arrière. le camion s'affaissa sur la charpente d'acier et prit feu. L'appelant réussit à s'en tirer mais non sans subir de graves brûlures.

La défense de l'Administration a consisté essentiellement à faire état du Règlement sur les Canaux (C.P. 1960-64, 12 mai 1960 DORS/60-212) dont l'art. 59 se lit comme suit:

Heavy Vehicles on Bridges

59. (1) Subject to subsection (2) no person shall, except by permission of the Chief or the Superintending Engineer, take across any canal bridge a vehicle that

- (a) has wheels, threads or other devices that would deface or mar the bridge floor,
- (b) weighs with its load, if any, more than twenty tons, or
- (c) has a load whose weight on any single axle or tandem axles exceeds sixteen tons.

(2) In any case where a sign is exhibited on or adjoining a bridge fixing the limiting weight at a figure other than the twenty tons and the sixteen tons referred to in subsection (1), subsection (1) shall be construed in respect of the said bridge by substituting the limits as indicated on the sign in lieu of the limits set out in subsection (1).

At the entrance to the bridge in question there was a sign that read: "MAXIMUM LOAD 7 TONS".

On this point the trial judge says:

[TRANSLATION] . . . the Canal Regulations (P.C. 1960-64) provide in s. 59(1) that vehicles exceeding the load shown on the signs may only cross canal bridges with permission from the Chief or the Superintending Engineer, and in the present case the Chief and the Superintending Engineer were a Mr. Farmer in Ottawa and the witness Morin at Chambly. Now, neither of them received any request for permission from Baril or from the Baillargeon company, and they gave no such permission.

According to Morin, anyone wishing to cross a canal bridge with an overload must first make an application to him indicating the weight of the truck and its specifications, such as wheelbase, number of wheels and load distribution. He stated that this information was used to determine whether the bridge can support the load, assuming that the trucker follows the directions given to him concerning speed and concerning the part of the bridge floor where the vehicle is to cross, he said, along the centre line of the bridge.

In fact, the structure of the bridge floor has places which are not of equal strength. It is stronger in the centre than on the sides because . . . there the longitudinal girders are doubled. Trucks with overloads thus have to travel over the centre part, and when

Véhicules lourds sur les ponts

59. (1) Sous réserve du paragraphe (2), nul ne peut, sauf sur permission du chef ou de l'ingénieur-surintendant, faire franchir un pont de canal à un véhicule qui

- a) est muni de roues, bandes de roulement ou autres dispositifs susceptibles de détériorer ou d'abîmer le tablier du pont,
- b) pèse plus de vingt tonnes, charge comprise, s'il en est, ou
- c) transporte une charge dont le poids sur un essieu simple ou des essieux en tandem excède seize tonnes.

(2) Dans le cas où une affiche posée sur le pont ou à proximité fixe la limite de poids à un chiffre autre que les vingt tonnes et les seize tonnes mentionnées au paragraphe (1), le paragraphe (1) sera interprété par rapport audit pont en substituant les limites indiquées sur l'écrêteau aux limites établies dans le paragraphe (1).

A l'entrée du pont dont il s'agit, une affiche portait l'indication: «MAXIMUM PERMIS 7 TONNES».

A ce sujet, le juge de première instance dit:

. . . les règlements des canaux (P.C. 1960-64) par l'article 59(1) prévoient que des véhicules dépassant la charge indiquée aux affiches ne peuvent traverser les ponts de canal qu'avec la permission du chef ou de l'ingénieur surintendant, et le chef et l'ingénieur surintendant, dans le présent cas, étaient un M. Farmer, à Ottawa, et le témoin Morin, à Chambly. Or ni l'un ni l'autre n'ont reçu de demande de permission de la part de Baril ou de la société Baillargeon, et n'en ont donnée.

D'après Morin, celui qui veut traverser un pont de canal avec une surcharge, doit lui faire une demande au préalable en indiquant le poids du camion, ses spécifications, telles qu'empattements, nombre de roues et distribution de la charge. C'est à l'aide de ces données, dit-il, que l'on détermine si le pont est en mesure de supporter cette charge, en autant que le camionneur suive les directives qu'on lui donne quant à la vitesse et aussi quant à l'endroit sur le tablier du pont où le véhicule doit traverser, dit-il, dans le centre longitudinal du pont . . .

En effet, la construction du plancher du pont comporte des endroits qui ne sont pas d'égale force. Elle est plus forte au centre que sur les côtés parce que . . . les longerons, à cet endroit, sont doublés. C'est, par conséquent, par la partie centrale que les

Baril tried to steer his truck away from the centre towards the side he broke through the bridge.

From Morin's testimony, it appears that only truckers who submitted an application to him for overload crossing were told of this procedure. At no time were the truckers or the suppliers of materials told of this procedure, since Morin relied, as he says in his testimony, on the statute and regulations which deal with the permission to be obtained and which, he says, everyone is required to know . . .

With regard to the authorization allegedly given by Colette, respondent's employee in charge of work on the jetty, Morin simply said that if an unauthorized employee had given such permission, he would simply have been dismissed.

I now turn to what I take to be the gist of the reasons for which the trial judge dismissed appellant's claim.

[TRANSLATION] There only remains the possibility of basing this claim on respondent's failure, as owner of the bridge, to inform the truckers, among whom Baril, of the procedure to be followed in the case of a truck exceeding the permitted load, a procedure which still, I should add, even if adopted, at best only provided truckers with the safest method of crossing with an overload, and did not free them at all from liability for damages they might cause even by using this method.

The Chambly canal authorities could no doubt have paid closer attention to the manner in which this heavy material was to reach its destination, and if necessary informed truckers of the special procedure to be followed in cases of overload. They would undoubtedly have advised them of this procedure if the supplier of material or the truckers had applied for it as provided in the regulations.

Unfortunately for petitioner, his failure to observe the canal regulations and request from the Canals Chief, or the Superintending Engineer, permission to cross the bridge with loads exceeding those prescribed by the signs, seems to me to constitute a bar with respect to this ground.

On the other hand, it seems to me equally unacceptable that the employee of the supplier of the material took it on himself to direct truckers hauling his material, as he did, to proceed by way of bridge No. 9 with loads of from 16 to 19 tons, solely on the authorization of a subordinate employee, such as

camions surchargés doivent passer et c'est au moment où Baril a voulu diriger son camion du centre vers le côté, qu'il a défoncé le pont.

Du témoignage de Morin, il semble que seuls les camionneurs qui lui faisaient la demande de traverser une surcharge étaient mis au courant de cette procédure. A aucun moment les camionneurs des fournisseurs de matériel, ont-ils été mis au courant de cette procédure, Morin s'en remettant, comme il le dit dans son témoignage, à la loi et aux règlements qui traitent de la permission qui doit être demandée et que, selon lui, personne ne doit ignorer . . .

Quant à l'autorisation qu'aurait donnée Colette, le préposé de l'intimée, en charge des travaux sur la jetée, Morin déclare tout simplement que si un employé non autorisé avait donné une telle autorisation, il aurait été tout simplement renvoyé.

Voici maintenant ce qui me paraît être la partie essentielle de motifs pour lesquels le premier juge a rejeté la réclamation de l'appelant.

Il ne reste que la possibilité d'asseoir le présent recours sur un manquement de l'intimée, comme propriétaire de ce pont, à informer les camionneurs dont Baril, de la procédure à suivre dans le cas d'un camion dépassant la charge permise qui, du reste, dois-je ajouter, même adoptée ne fournissait tout au plus aux camionneurs que la méthode la plus sûre de passer avec une surcharge et ne les libérait aucunement de la responsabilité pour les dommages qu'ils pouvaient causer même en adoptant ce moyen.

Les autorités du canal de Chambly auraient pu sans doute s'intéresser davantage à la façon dont ce matériel lourd devait se rendre à destination et au besoin informer les camionneurs de la procédure spéciale à suivre en cas de surcharge. Ils les auraient sans doute avertis de cette procédure si le fournisseur de matériel ou les camionneurs en avaient fait la demande tel que prévu aux règlements.

Malheureusement, pour le requérant son défaut de se conformer à la réglementation des canaux et de demander au chef des canaux, ou à l'ingénieur surveillant, de traverser le pont avec des charges dépassant celles prévues aux affiches, me paraît être une fin de non recevoir quant à ce grief.

D'autre part, il me paraît aussi inacceptable que le préposé du fournisseur de matériel ait pris sur lui d'indiquer, comme il l'a fait, aux camionneurs transportant son matériel de passer sur le pont 9 avec des charges de 16 à 19 tonnes sur la seule autorisation d'un préposé subalterne, tel que Colette (surtout con-

Colette (especially as he knew, or ought to have known, of the limitation included in his contract with respondent, to use only six-wheel trucks) which, moreover, was accompanied by a recommendation "not to overload". This was definitely a serious breach of duty *vis-à-vis* the truckers who were hauling loads of material that day in performance of that firm's contract with respondent.

We are not concerned here, however, with the liability of the Baillargeon Limitée company but with that of the Crown.

These remarks by the trial judge indicate that if the Chambley canal, with its bridges and tow-path, had been operated as a private business, he would not hesitate to hold it fully responsible for the damage incurred by a trucker coming there to deliver heavy material and using the route indicated by its employee in charge of receiving these materials and informed of the exact weight of each delivery. All the blame correctly ascribed by the judge to the company which assigned the haulage to appellant should apply with even greater force to a business which shows disregard for the safety of self-employed workmen coming to its premises to do work on its behalf. If he dismisses the claim, this is because he permits the government to shelter behind the regulations regarding traffic on bridges. He thus exonerates of any blame the engineer Edgar Morin who, instead of seeing to the proper organization of the traffic of trucks delivering the stone for the repairing of the towpath, took the attitude that the truckers were responsible for choosing their route, that each of them was obligated to come to him for permission and for being told how to cross the bridges so as not to risk breaking them with heavy loads.

If a private business had behaved towards truckers assigned to deliver stone to it as the Chambley canal authorities did towards appellant and his co-workers, one would not hesitate for a moment in holding it liable. The reasoning would be that having ordered a large quantity of heavy material, which could only be delivered by using their bridges and roads, it was the responsibility of the canal authorities to indicate

naissant ou devant connaître la restriction portée à son contrat avec l'intimée, de n'utiliser que des camions à six roues) qui, d'ailleurs, était accompagnée de la recommandation «de ne pas trop charger». Il y a eu sûrement ici un manquement grave à l'égard des camionneurs qui transportaient ce jour du matériel dans l'exécution du contrat de cette firme avec l'intimée.

Il ne s'agit pas ici, cependant, de la responsabilité de la société Baillargeon Limitée mais bien de celle de la Couronne.

Ces observations du premier juge font voir que si le canal de Chambley, avec ses ponts et son chemin de halage, avait été exploité par une entreprise privée, il n'hésiterait pas à la tenir entièrement responsable des dommages subis par un camionneur venant y livrer des matériaux lourds en suivant la voie indiquée par son préposé en charge de la réception de ces matériaux et informé du poids exact de chaque livraison. Tous les reproches que le juge formule à bon droit envers la société qui confiait le transport à l'appelant devraient, à plus forte raison, être adressés à l'entreprise insouciante de la sécurité des artisans venant chez elle faire du travail pour son compte. S'il rejette la réclamation, c'est parce qu'il permet à l'Administration de se retrancher derrière les règlements relatifs à la circulation sur les ponts. Il exonère donc de tout blâme l'ingénieur Edgar Morin qui, au lieu de s'occuper de voir à organiser convenablement la circulation des camions livrant la pierre pour la réfection du chemin de halage, a pris l'attitude que c'était aux camionneurs à choisir leur chemin, que c'était à chacun d'eux qu'il incombaît de venir lui demander une permission et de se faire indiquer comment passer sur les ponts de façon à ne pas risquer de les défoncer avec de lourdes charges.

Si une entreprise privée s'était comportée envers des camionneurs chargés d'aller lui livrer de la pierre comme l'Administration du canal de Chambley s'est comportée envers l'appelant et ses compagnons, on n'hésiterait pas un instant à la tenir responsable. On lui dirait que commandant une grande quantité de matériaux lourds livrables seulement en utilisant ses ponts et ses chemins, c'était sa responsabilité que de voir à

a safe route to the truckers, and give them specific directions. If, through negligence on the part of their supervisory staff, this was all left to insufficiently qualified subordinates, there was clearly fault *vis-à-vis* individuals who were obviously not in a position to know unaided the precautions they should take, and who could not reasonably be expected to think of inquiring from persons other than those on the premises, who unquestionably had some authority, since receipt of the goods was acknowledged by their signatures.

In my view this is, therefore, clearly a situation where, if the ordinary rules of liability are applied, appellant must succeed. But such is now the principle of the *Crown Liability Act*, viz., that the Crown is liable as an ordinary individual would be. Here liability may be related to two possible factors: the fault of an employee in the performance of his duties, or the breach of duty attaching to ownership. In my view the question that arises is simply whether this position is altered by the fact that the employees in question were not employed by a private business, but were public servants, and that the property in question was not private property but property forming part of the public domain. The only reason for setting up such a distinction would be the regulations previously mentioned. Was the effect of those regulations to remove the case from application of the ordinary rules of law, so as to shift onto the trucker responsibility for the accident which in reality, in my opinion, was solely due to carelessness by the Chambly canal authorities: the trial judge correctly pointed out that "The Chambly canal authorities could no doubt have paid closer attention to the manner in which this material was to reach its destination, and if necessary informed truckers of the special procedure to be followed in cases of overload".

The position would be quite different if the trucker had been simply a user of the bridge and the towpath. The engineer, Morin, would then surely not be to blame. I feel, however, that in

indiquer aux camionneurs une voie sûre et à leur donner des indications précises. Si par la négligence de ses cadres tout cela a été laissé à des subalternes insuffisamment qualifiés, il y a une faute évidente à l'égard de gens qui ne peuvent manifestement pas être en mesure de connaître par eux-mêmes les précautions à prendre et auxquels on ne peut pas non plus raisonnablement demander de songer à s'informer auprès de personnes autres que celles qui sont là sur les lieux et qui ont indubitablement une certaine autorité puisque c'est leur signature qui constate la réception de la marchandise.

A mon avis, on se trouve donc ici manifestement dans un cas où, si l'on applique les règles ordinaires de la responsabilité, l'appelant doit réussir. Mais c'est là aujourd'hui le principe de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, savoir que cette responsabilité est celle d'une personne ordinaire. Ici, cette responsabilité peut être rattachée à deux facteurs possibles: celui de la faute d'un préposé dans l'exécution de ses fonctions ou celui de l'omission d'un devoir afférent à la propriété. Ce qu'il faut se demander c'est uniquement, à mon avis, si cette situation est modifiée du fait qu'il s'agit non pas de préposés d'une entreprise privée, mais de fonctionnaires publics et du fait qu'il ne s'agit pas d'une propriété privée mais d'un bien du domaine public. L'unique motif pour établir une distinction c'est l'existence du règlement déjà mentionné. Ce règlement a-t-il pour effet de soustraire le cas à l'application des règles ordinaires de droit de façon à rejeter sur le camionneur la responsabilité de l'accident qui, à mon avis, est en réalité imputable uniquement à l'incurie de l'Administration du canal de Chambly: «Les autorités du canal de Chambly auraient pu sans doute s'intéresser davantage à la façon dont ce matériel lourd devait se rendre à destination et au besoin informer les camionneurs de la procédure spéciale à suivre en cas de surcharge» dit à bon droit le premier juge.

La situation serait bien différente si le camionneur avait été simplement un usager du pont et du chemin de halage. Alors l'ingénieur Morin ne serait sûrement pas à blâmer. Au contraire, il

the circumstances, since the work in question was ordered by the canal authorities, the latter had a duty to the truckers, and could not shelter behind the regulations so as to avoid taking proper precautions to ensure that the haulage work was done safely. With due respect to the trial judge, I feel he erred in regarding the trucker as primarily responsible for any damage caused to the bridge by the weight of an excessive load. To so conclude, one must place the canal authorities not in the position of an ordinary property owner, but rather in a privileged position. No one could argue that a bridge owner, who has goods delivered to him over the bridge by truck, does not bear the risk of the possible damage when the bridge is used in accordance with his instructions.

In the case at bar, can it be said that appellant did not cross the bridge in accordance with the instructions he received? I think not. Before going over the first time, he made inquiries with the persons present on the spot, after he had been told to proceed by that route and had received a load for haulage by that route. As to the warning given by the bridge operator that Monday morning, it was not followed by any comment after the load was receipted with indication of its exact weight. In my view, the events of that morning were rather such as to convince appellant that everything was perfectly in order. Indeed, the bridge operator told him he would find out whether to let them pass with such loads. He then did nothing, nor did anyone else.

The question is not to determine whether appellant broke the regulations. What must be decided is whether he committed a fault, and whether the government employees did commit a fault in the performance of their duties or in respect of a duty attaching to ownership of the canal. In my view appellant acted normally for a person in his capacity, and the only cause of the accident of which he was the victim was the negligence of the public employees in charge of repairing the towpath, who did not take steps to

me paraît qu'en l'occurrence, vu qu'il s'agissait de travaux commandés par l'Administration, celle-ci avait un devoir envers les camionneurs et ne pouvait pas se retrancher derrière le règlement pour se dispenser de se préoccuper efficacement d'assurer la sécurité du transport. Avec respect pour le premier juge, il me paraît qu'il a fait erreur en considérant le camionneur comme en premier lieu responsable de tous dommages causés au pont par une charge d'un poids excessif. Pour conclure ainsi, il faut placer l'Administration non pas dans la situation d'un propriétaire ordinaire, mais dans une situation privilégiée. Jamais personne ne saurait prétendre que celui qui se fait livrer de la marchandise par camion en passant sur un pont qui lui appartient ne porte pas le risque du dommage qui peut survenir quand ce pont est utilisé conformément à ses instructions.

Ici, peut-on dire que l'appelant n'a pas passé sur le pont suivant les instructions qu'il avait reçues? Je ne le crois pas. Avant de passer pour la première fois, il s'est enquis auprès de ceux qui étaient là sur les lieux, après avoir été informé que c'est là qu'il devait passer et avoir reçu une charge destinée à être véhiculée par là. Quant à l'admonition du pontier le lundi matin, elle n'a été suivie d'aucune observation à la suite de la réception de la charge qui en faisait connaître le poids exact. A mon avis, ce qui s'est passé ce jour-là était plutôt de nature à convaincre l'appelant que tout était parfaitement régulier. En effet, le pontier avait dit qu'il se renseignerait pour savoir s'il devait les laisser passer avec de telles charges. Par la suite il n'a rien fait et personne autre n'a rien fait.

Il ne s'agit pas ici de décider si l'appelant a contrevenu au règlement. Il s'agit de savoir s'il a commis une faute et si les préposés de l'Administration en ont commis une dans l'exécution de leurs fonctions ou relativement à un devoir afférent à la propriété du canal. A mon avis, l'appelant a agi de façon normale pour une personne de son état et la seule cause de l'accident dont il a été victime est la négligence des fonctionnaires préposés à la réfection du chemin de halage qui n'ont pas vu à assurer la

ensure the safety of truckers instructed to deliver stone there, when it was obvious that such delivery could not be made without taking special measures in view of the condition of the premises and the type of bridges to be used.

As a result of the method adopted for doing the job, the trucks laden with stone were obliged to travel over a bridge, south of the location where the stone was to be unloaded on the towpath. As on this occasion this location was a few hundred feet north of bridge No. 9, this bridge had to be used. Bridge No. 10 indeed had a bigger capacity, but the road between the two bridges was not practicable, and could not be considered for use in this type of haulage. Thus, all the trucks transporting stone for repairing the towpath, including the Department's own trucks, crossed over by bridge No. 9. Morin, the engineer, could not have been unaware of this, just as he must have known that rough stone is not carried nowadays in small loads of a few tons. Furthermore, he was a person who knew that in order to cross bridge No. 9 with a heavy load, it was necessary to drive "along the centre line of the bridge". Clearly, an ordinary trucker could not have suspected this without being told.

As Superintending Engineer responsible for implementing the regulations, Morin might well feel he was not called on to instruct truckers on the precautions to be taken with heavy loads unless the latter came to him to apply for the necessary permission. In my view, however, this was not so when, as in the present case, the truckers in question were acting in the performance of work done for the canal authorities themselves. It should be noted that this was work done by day labour for which the canal authorities had all the responsibilities of a general contractor. These responsibilities included taking steps to ensure the safety of workmen. I do not accept that these responsibilities are less for a public authority than for a private business.

sécurité des camionneurs chargés d'y livrer de la pierre, alors qu'il était évident que ce transport ne pouvait pas se faire sans prendre des mesures spéciales vu l'état des lieux et le genre de ponts qu'il fallait utiliser.

Vu la méthode adoptée pour l'exécution des travaux, les camions chargés de pierre devaient nécessairement franchir un pont au sud de l'endroit où l'on devait la déverser dans le chemin de halage. Cet endroit se trouvant alors à quelques centaines de pieds au nord du pont numéro 9 c'est celui-là qu'il fallait utiliser. Il y avait bien le pont numéro 10 dont la capacité était beaucoup plus considérable, mais le chemin entre les deux ponts était impraticable et on ne pouvait songer à l'utiliser pour ce genre de transport. Aussi, tous les camions transportant la pierre pour la réfection du chemin de halage, y compris ceux du ministère passaient par le pont numéro 9. L'ingénieur Morin ne devait pas l'ignorer tout comme il ne devait pas ignorer que, de nos jours, ce n'est pas par petites charges de quelques tonnes que l'on transporte la pierre brute. De plus, il savait lui, que pour passer avec une lourde charge sur le pont numéro 9, il fallait traverser «dans le centre longitudinal du pont». C'est évidemment ce qu'un simple camionneur ne pouvait soupçonner à moins d'en être informé.

Comme ingénieur-surintendant chargé de voir à l'application du règlement, Morin pouvait à bon droit considérer n'être tenu d'instruire les camionneurs des précautions à prendre avec de lourdes charges, que lorsque ceux-ci venaient lui demander la permission requise. Mais, à mon avis, telle n'était pas la situation lorsqu'il s'agissait, comme dans le cas présent, de camionneurs circulant pour l'exécution de travaux exécutés par l'Administration du canal elle-même. Il faut bien noter que c'étaient des travaux faits à la journée pour lesquels l'Administration avait toutes les responsabilités d'un maître d'œuvre. Ces responsabilités comprenaient celle de voir à la sécurité des ouvriers et artisans. Je ne puis admettre que ces responsabilités soient moindres pour une administration publique que pour une entreprise privée.

In the circumstances, the duty of the Chambley canal authorities to "pay closer attention to the manner in which this heavy material was to reach its destination, and if necessary inform truckers of the special procedure to be followed in cases of overload" was not simply a humanitarian one. This was a strict obligation which they had by virtue of their supervisory capacity, to ensure the safety of their workmen and artisans.

A distinction has to be made between the legal position of the Superintending Engineer in relation to observance of the Regulations by the public, and his position as principal supervisor of work performed by workmen and artisans. The fact that the same person has two areas of responsibility does not mean we should not apply to each of them the rules pertaining to it, was done in *Jolette-Bonenfant v. Solbec Copper Mines*¹. The fact that a public department also exercises regulatory powers does not mean that it is released from the obligations concerning safety imposed on other undertakings.

For these reasons, I would allow the appeal, reverse the judgment rendered in first instance and allow appellant's petition with costs in both courts. As the amount of the claim has not been determined, it seems proper to order that failing agreement between the parties the case shall be remitted to the Trial Division of the Federal Court for this to be done. As to the judgment rendered on the information filed by the Deputy Attorney-General of Canada, the foregoing reasons imply that it is to be dismissed. I would therefore reverse the judgment which allowed it and dismiss it with costs.

Appeal dismissed with costs, PIGEON J. dissenting.

Solicitors for the appellant: Cartier & Favreau, St-Jean.

Solicitor for the respondent: Paul Coderre, Ottawa.

¹ [1969] S.C.R. 892.

Ce n'est pas un simple devoir d'humanité que les autorités du canal de Champlain avaient en l'occurrence de «s'intéresser davantage à la façon dont ce matériel lourd devait se rendre à destination et au besoin d'informer les camionneurs de la procédure spéciale à suivre en cas de surcharge». C'est une obligation stricte qu'elles avaient à titre de maître d'œuvre tenu de veiller à la sécurité de ses ouvriers et artisans.

Il y a une distinction à faire entre la situation juridique de l'ingénieur-surintendant relativement à l'observance du règlement par le public et la situation de ce même ingénieur-surintendant comme maître d'œuvre pour l'exécution de travaux par des ouvriers et artisans. Ce n'est pas parce que la même personne cumule deux responsabilités qu'il ne faut pas appliquer à chacune d'elles les règles qui lui sont propres comme on l'a fait dans *Jolette-Bonenfant c. Solbec Copper Mines*¹. Ce n'est pas parce qu'elle exerce aussi des pouvoirs réglementaires que l'entreprise publique peut s'affranchir des obligations de sécurité imposées aux autres entreprises.

Pour ces motifs, je suis d'avis d'accueillir l'appel, d'infirmer le jugement de première instance et de faire droit à la pétition de l'appelant avec dépens des deux cours. Le montant de la réclamation n'ayant pas été fixé, il me paraît à propos d'ordonner qu'à défaut d'entente entre les parties, l'affaire soit renvoyée à la Division de première instance de la Cour fédérale à cette fin. Quant au jugement rendu sur l'information produite par le sous-procureur général du Canada, les motifs ci-dessus exposés en impliquent le rejet. Il y a donc lieu à mon avis d'infirmer le jugement qui l'a accueillie et de la rejeter avec dépens.

Appel rejeté avec dépens, le JUGE PIGEON étant dissident.

Procureurs de l'appelant: Cartier & Favreau, St-Jean.

Procureur de l'intimée: Paul Coderre, Ottawa.

¹ [1969] R.C.S. 892.