

IN THE MATTER OF THE PETITION OF RIGHT OF

BENJAMIN RIOUX.....SUPPLIANT;

1913
August 25.

AND

HIS MAJESTY THE KING.....RESPONDENT.

Government railway—Fire—Government Railways Act, sec. 61, as amended by 9-10 Edw. VII. c. 24—"Modern and Efficient Appliances"—Presumption.

While, under the provisions of sec. 61 of *The Government Railways Act* (as amended by 9-10 Edw. VII, c. 24) the facts may give rise to a presumption in favour of a person suffering damage by fire that such fire was caused by a locomotive although equipped with modern and efficient appliances, it does not amount to a conclusive presumption of law, so as to excuse the party seeking damages from proving that the fire was so caused.

PETITION OF RIGHT for damages for loss of property by fire alleged to have been caused by a locomotive on the Intercolonial Railway, in the province of Quebec.

The facts are stated in the reasons for judgment.

The case was heard before the Honourable Mr. Justice Audette at Fraserville, P.Q., on the 23rd day of June 1913.

E. Lapointe, K.C., and *A. Stein*, K.C., for the suppliant.

J. Langlais, for the respondent.

AUDETTE, J., now (August 25th, 1913) delivered judgment.

Le pétitionnaire en la présente instance réclame, par sa pétition de droit, la somme de \$3,771.75 comme dommages résultant d'un incendie, en date du 8 mai 1911, qui a détruit sa grange et son étable, avec tous les instruments agricoles, produits de ferme, animaux

1913
 RIOUX
 v.
 THE KING.
 Reasons for
 Judgment.

et autres objets contenus dans les dites bâtisses. Il allègue en plus que l'incendie a été allumé par des flammes et étincelles provenant d'un engin du chemin de fer Intercolonial, lequel engin était attaché au convoi appelé «train No. 33», qui est passé à la dite date, vis-à-vis des dites bâtisses, vers sept heures et quarante-cinq minutes de l'avant-midi, et se dirigeant de l'est à l'ouest.

Le pétitionnaire allègue en plus que les dommages qu'il a subis sont dus à la faute du chemin de fer Intercolonial et des employés de celui-ci et que l'intimé doit en être tenu responsable. Il allègue aussi que la locomotive qui aurait mis le feu aux propriétés du pétitionnaire n'était pas munie de tous les protecteurs et appareils exigés par l'art et n'avait pas subi, avant d'être attachée au convoi en question, l'inspection voulue par la loi, les règlements et l'usage.

L'intimé par sa défense nie toutes et chacune des allégations de la présente pétition de droit.

Pour bien concevoir et se rendre parfaitement compte des allégués de la pétition de droit et de la preuve, il est nécessaire de référer au diagramme produit en cette cause comme Exhibit No. 1—L'incendie aurait originé, d'après le témoignage du pétitionnaire, à l'endroit marqué "A" sur le diagramme, vers 8.30 a.m. sans toutefois être certain de l'heure exacte. La grange en question et la voie du chemin de fer sont situées dans une *baisseure* et il y a une pente de chaque côté qui aurait, au dire de certains témoins, induit l'ingénieur à forcer sa machine pour la remonter et provoquer ainsi l'émission d'étincelles en grande quantité.

Le lundi, 8 mai 1911, jour de l'incendie, l'*Express maritime* qui monte, voyageant de l'est à l'ouest,— ne part que de Ste-Flavie et serait arrivé en temps à Trois-Pistoles. Le train en question aurait passé,

vis-à-vis la grange du pétitionnaire, peu de temps avant huit heures du matin et le pétitionnaire déclare avoir aperçu le feu pour la première fois vers les 8.30 a.m. Le point "A" en question, le coin nord-ouest de la grange, est à une distance de 312 pieds du rail sud.

Le fils du pétitionnaire qui était à la maison lors de l'incendie, est allé chercher du clou à la remise, qui fait partie de la grange et qui est située au nord, quatre à cinq minutes avant l'incendie.—Il est parti de la maison avec sa pipe et il fumait; mais, dit-il, à peu près dix pieds du chemin j'ai oté ma pipe. Il y avait des *pailleries* en avant et en arrière de la grange, tout était très sec, et il n'était tombé de pluie depuis plusieurs jours—au dire de quelques témoins depuis huit à neuf jours et peut-être plus.

Il faisait ce jour-là un grand vent et d'après le pétitionnaire «le vent n'était pas fixe—il variait—il ventait bien fort.» D'après le témoin Joseph Ouellet, il faisait une tourmente de vent et F. Ouellet nous dit que le vent tourbillonnait, qu'il ventait très fort et que le vent avait l'air de hâler du nord.

Sous les circonstances en question la seule preuve que nous avons qu'une locomotive du chemin de fer Intercolonial aurait pu mettre le feu à la grange en question, est le témoignage de huit des témoins de la demande qui se résume à dire qu'ils attribuent l'incendie au chemin de fer; mais, chose remarquable, aucun d'eux n'a vu ce matin-là l'express maritime qu'ils croient avoir ainsi causé l'incendie et qu'ils assurent avoir passé à l'heure ordinaire.

Par contre nous avons le témoignage d'un autre témoin du pétitionnaire, F. Gagnon, qui était contre-maître sur la section en question lors de l'incendie et qui nous dit qu'il a vu monter l'express maritime ce matin-là,—dû à Trois-Pistoles à huit heures,—qu'il

1913
Rioux
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

1913
 RIOUX
 v.
 THE KING.
 Reasons for
 Judgment.

l'a regardé passer et a remarqué que l'engin ne travaillait presque pas. Le témoin était à ce moment à sept au huit poteaux à l'est de la gare, marquée "M" sur l'Exhibit No. 1. Après le passage de l'express, il est monté une certaine distance et y est resté entre une demie-heure à trois quarts d'heure lorsqu'il est redescendu une dizaine d'arpents en bas du lieu de l'incendie et n'a alors rien vu chez le pétitionnaire.—Une heure après le passage du train, vers neuf heures, il a aperçu la fumée de l'incendie et dans l'intervalle il n'avait passé aucun autre train.

De la part de la Couronne il est en preuve que l'express en question était composé de quatre à cinq chars et que le jour de l'incendie l'express était dû à 7.50 hrs a.m. et qu'il est arrivé en temps ce jour-là. Nous avons en plus une preuve directe que l'engin était en parfait ordre. L'ingénieur en charge ce jour-là nous dit que, vis-à-vis chez le pétitionnaire, c'est le plus bas de la pente et qu'à peu près un mille de là il y a une montée, mais pas assez forte pour faire travailler l'engin. Il ajoute que son engin était fermé lorsqu'il est passé chez Rioux et ne se rappelle pas avoir mis la vapeur pour cette pente qu'à un mille après avoir passé chez Rioux. Il est, dit-il, obligé d'appliquer les freins entre St-Cimon et Trois-Pistoles et ajoute que s'il eut fait travailler son engin dans ce parcours, il aurait soit sauté en dehors de la voie ou serait arrivé avant le temps.

Nous avons de plus en preuve que l'engin en question était muni du grillage *Standard netting*, voulu par la loi, et que ce grillage ou *netting* était en parfait ordre lors de l'incendie. A part d'autres inspections, il aurait été examiné le 9 mai, le lendemain de l'incendie, par le témoin Laperrière et trouvé en ordre, tel qu'attesté par l'entrée dans ses livres.

En face de cette preuve, les savants avocats du pétitionnaire, demandent au tribunal de trouver l'intimé responsable en droit des dommages en question, alléguant qu'il y a une présomption légale, reconnue par le statut, que le feu aurait été mis par la locomotive du train en question.

1913
 RIOUX
 v.
 THE KING.
 Reasons for
 Judgment.

En vertu de l'Acte des Chemins de Fer du Gouvernement, tel qu'amendé par 9-10 Ed. VII, ch. 24, sec. 61, il existe peut-être une présomption en faveur du pétitionnaire, mais cette présomption est à l'effet seulement que le feu peut être mis par une locomotive de chemin de fer même munie des appareils modernes et efficaces, mais ne va pas plus loin. L'onus probandi tombe donc sur le pétitionnaire de prouver que le feu a été mis par la locomotive. On ne peut donc dans l'espèce, faute de preuve, présumer que la locomotive de l'express en question aurait mis le feu. Il n'y a dans la présente cause aucune preuve de négligence et il est en preuve que l'engin en question était le jour de l'incendie en parfait ordre. En conséquence, l'action ne tombe pas dans la sphère de celles prévues par l'Acte 9-10 Ed. VII, ch. 24, et ne saurait non plus s'encadrer dans les cas prévus par la sec. 20 de l'Acte de la Cour de l'Echiquier, puisqu'il n'y a eu aucune négligence.

Que ressort-il des faits tels que plus haut récités? Personne n'a vu des étincelles émanant de la locomotive le jour de l'incendie lorsqu'elle est passée vis-à-vis de la propriété du pétitionnaire, située à 312 pieds du remblai du chemin de fer. Il est bien un autre fait bon de mentionner avant de terminer, et c'est que le fils du pétitionnaire nous dit que quatre à cinq minutes avant l'incendie il s'est rendu à la grange fumant sa pipe, jusqu'à une petite distance d'icelle. Qu'a-t-il fait de sa pipe lorsqu'il a cessé de fumer? En a-t-il secoué les cendres?

1913
RHOUX
v.
THE KING.
Reasons for
Judgment.

La preuve est silencieuse à ce sujet.—Rien d'impossible que les cendres de sa pipe, emportées par un vent très fort qui tourbillonnait ce jour-là, soient allées tomber dans les *pailleries* à l'avant de la grange pour être entraînées à l'arrière ou ailleurs par ces tourbillons de vent dont parle un témoin et auraient été la cause de l'incendie.

La conjecture alternative entre la pipe et l'engin est aussi rationnelle l'une que l'autre, avec le fait en faveur de la pipe que cette dernière était de beaucoup plus près de la grange et que le temps de l'origine de l'incendie coïnciderait plus raisonnablement. Le vent et la sécheresse aidant, le feu, ce jour-là, s'allumerait très vite.

La cour, considérant la preuve et pour les raisons énoncées plus haut, déboute la présente action.

Judgment accordingly.

Solicitors for the suppliant: *Lapointe*, and *Stein*,

Solicitor for the respondent: *J. Langlais*.
