

CANADA / JUDGMENT

Montreal Tramways Co. v. Girard

(1920) 61 SCR 12

COURT

Supreme Court of Canada

DECIDED

21 June 1920

Source: decisions.scc-csc.ca · Research copy typeset by Esheria. Not court-issued or certified.

Montreal Tramways Co. v. Girard

Collection

Supreme Court Judgments

Date

1920-06-21

Report

(1920) 61 SCR 12

Judges

Idington, John; Duff, Lyman Poore; Anglin, Francis Alexander; Brodeur, Louis-Philippe;
Mignault, Pierre-Basile

On appeal from

Quebec

Subjects

Labour law

Decision Content

Supreme Court of Canada

Montreal Tramways Co. v. Girard, (1920) 61 S.C.R. 12

Date: 1920-06-21

The Montreal Tramways Company (Defendant) Appellant;

and

Napoléon Girard (Plaintiff) Respondent.

1920: May 26; 1920: June 21.

Present: Idington, Duff, Anglin, Brodeur and Mignault JJ.

ON APPEAL FROM THE SUPERIOR COURT OF THE PROVINCE OF QUEBEC, SITTING IN REVIEW IN MONTREAL.

Workmen's Compensation Act—Tramways Company—Free transportation—Injury to employee—Liability—R.S.Q. (1909) arts. 7321 & seq.

The respondent, an employee of the company appellant, when injured, was returning from his work to his home in a tramcar on which he was entitled to be carried free under certain provision in the company's regulations.

Held that the respondent had a right to compensation under the Quebec Workmen's Compensation Act, as the injury was occasioned "by reason of or in the course of (his) work" within the meaning of article 7321 R.S.Q. (1909.)

Judgment of the Court of Review (Q.R. 57 S.C. 394) affirmed.

APPEAL from the judgment of the Superior Court, sitting in review at Montreal, Province of Quebec[1], affirming the judgment of the trial court and maintaining the respondent's action with costs.

The material facts of the case and the questions in issue are fully stated in the above head-note and in the judgments now reported.

Arthur Vallée K.C. for the appellant.

L. A. Rivet K.C. for the respondent. Idington J.—There is (at this stage) only one fairly arguable point open for appellant to take by this appeal, and that is whether or not the phrase "accidents happening in the course of their work" used in the first section of the Quebec Workmen's Compensation Act, is to be construed as the equivalent of the phrase "happening in the course of their employment" in other Acts of a like kind, as, for example, in the English "Workmen's Compensation Act."

If so, then there is ample authority for holding that, under the circumstances in question, including the implied engagement of appellant to transport men in their employment to and from their respective places of abode free of charge on the occasion of going to or quitting work, the respondent, by reason of the accident in question, is entitled to recover.

I cannot say that I have any very decided opinion on the question but in such an event I cannot properly reverse the unanimous judgments of the courts below. I therefore conclude that this appeal should be dismissed with costs.

Duff J.—I am of the opinion that this appeal should be dismissed with costs.

Anglin J.—This action is brought under the "Workmen's Compensation Act" of Quebec (R.S.Q. 1909, Arts. 7321 et seq. and amendments) and the plaintiff holds a judgment for \$2,280, affirmed by the Court of Review, against which the defendant appeals.

These grounds of appeal are advanced:

- (1) that the plaintiff's disability is not due to the fall from which he avers it has resulted;
- (2) that the compensation awarded is excessive; and (3) that the injury was not suffered in the course of his work.

There is abundant evidence to sustain the finding in the plaintiff's favour on the first ground and no case has been made for interference with the amount of the compensation awarded.

The third ground of appeal presents the only debatable question, viz., whether the injury in respect of which the plaintiff claims compensation was occasioned "by reason of or in the course of (his) work"—"par le fait du travail, ou à l'occasion du travail"—within the meaning of Art. 7321 of the R.S.Q. 1909.

When injured the plaintiff was returning from his work to his home in a tramcar of the defendant company on which he was entitled to be carried free, under the following provision in the company's booklet of "Instructions to Conductors and Motormen."

(Instructions aux conducteurs et garde-moteurs).

La Cie des Tramways de Montréal. No 36.—Transport des employés.—Les conducteurs, garde-moteurs, aiguilleurs et autres employés de la compagnie revêtus de l'uniforme et portant leur insigne bien en vue, pourront voyager gratuitement pour se rendre à leur travail ou en revenir sur tous les tramways de la compagnie. Ces employés devront voyager à l'intérieur du tramway quand il y aura place, mais ne devront pas occuper les sièges quand les voyageurs seront debout, ni engager de conversation avec les employés du tramway.

Although it was not expressly made a term of the formal contract between the defendant company and its employees that the latter should be carried free between their homes and the company's sheds in going to and returning from their work, the evidence leaves little room for doubt that this privilege was recognized as an established custom of the defendants and that the right to enjoy it really formed part of the consideration for which the employees gave their services. I extract the following paragraph from the judgment of the Superior Court:—

Considérant en droit, attendu que suivant la coutume suivie et les règlements mêmes de la compagnie défenderesse qu'elle remet à ses employés, il est permis à tout employé à la conduite de ses tramways de monter gratuitement sur tout tramway pour se rendre à son travail ou en revenir; que cette disposition est à l'avantage de la défenderesse en lui assurant une plus parfaite exactitude de la part de ses employés en lui procurant des employés frais, en leur exemptant la fatigue qu'il résulterait de se rendre à pied pour leur travail aux hangars de la compagnie ou en revenir, et que cette disposition est aussi à l'avantage des employés en leur fournissant une espèce de surplus de salaire en outre du prix en argent qu'ils reçoivent; qu'il semble donc que

l'aller et retour dans les voitures de la compagnie défenderesse pour effectuer le travail requis du demandeur fait partie du louage de services entre lui et la défenderesse, que dans ces circonstances l'accident survenu au demandeur est arrivé à l'occasion du travail et qu'ainsi il y a lieu d'appliquer les dispositions de la loi du travail.

The evidence supports the conclusions of fact in this passage.

The use of the conjunction "or" in the Quebec statute in lieu of the conjunction "and" in the English "Workmen's Compensation Act" ("arising out of and in the course of the employment") will not have escaped attention. The use of the disjunctive in the French statute of 1898, from which the Quebec law is taken, was deliberate and purposeful (Cabouat, *Accidents du Travail*, Vol. 1, p. 186), and although a commentator in *Rec. des Assurances*, 1918, at p. 38, says

pour qu'il y ait accident du travail, il faut que celui-ci se soit produit au cours du travail, et soit en rapport direct de cause à effet avec lui,

the jurisprudence seems clearly to establish that

il n'est pas nécessaire que (l'accident) survienne par le fait même du travail de la victime; il suffit qu'il se produise à l'occasion de ce travail: (D.1900.2.181)—que l'accident se rattache par un lien plus ou moins étroit à l'exercice de la profession de la victime. Otherwise the effect of the two statutes in regard to the matter under consideration appears to me to be the same. I regard "by reason of" as the equivalent of "out of," and "in the course of their work" as identical in effect with "in the course of the employment" and I am prepared to accept as applicable to both statutes the view expressed by Buckley L.J., in *Fitzgerald v. Clark & Son*[2], that

the words "out of" point * * to the origin or cause of the accident; the words "in the course of" to the time, place and circumstances under which the accident takes place.

It follows, I think, that while some cases which are within the Quebec Act may not be covered by the English Act, since it requires that both conditions must be fulfilled, any case within the English Act must necessarily fall within the Quebec statute, which will *ex facie* be satisfied if the accident either arises by reason of, or arises in the course of, the work or employment.

While in view of such decisions as *Davies v. Rhymney Iron Co.*[3]; *Walters v. Staveley Coal & Iron Co.*[4]; *Nolan v. Porter & Sons*[5]; *Edwards v. Wingham Agricultural Implement Co.*[6]; *Philbin v. Hayes*[7]; and *Gilbert v. Owners of Steam Trawler Nizam*[8], the question whether upon a state of facts similar to those of the case at bar an injured employee would be held to fall under the provisions of the English Act may be regarded as debatable, authoritative statements as to the scope of the statute in recent cases such as *Armstrong-Whitworth & Co. v. Redford*[9]; *Stewart v. Longhurst*[10]; *Marsh v. Pope & Pearson, Ltd.*[11]; *Wales v. Lambton & Hetton Collieries*[12]; *Thorn v. Sinclair*[13]; *Walton v. Tredegar Iron & Coal Co.*[14]; and *Mole v. Wadworth*[15]; and in such earlier cases as *Gane v. Norton Hill Colliery Co.*[16]; *Cremins v. Guest, Keen & Nettlefolds, Ltd.*[17]; *Blovelt v. Sawyer*[18]; *Holmes v. Great Nor. Rly. Co.*[19]; *Hoskins v. Lancaster*[20]; and *Moore v. Manchester Liners Ltd.*[21]; and the reasoning in *Whittall v. Stavely Iron & Coal Co.*[22], rather incline me to think that under circumstances such as those of the present case an

employee of an English company, injured as the present plaintiff was, would be held to be within the purview of the English statute. As put by Warrington L.J. in the case last cited:

The real question that the Court has to ask itself is: Was it an express or implied term of the contract of service that the workman should do, or should be entitled to do, that which he is doing at the time when the accident happened?

And as Bankes L.J. said in the same case:

It is necessary to inquire when deciding whether the accident arose in the course of the employment, whether the accident took place upon a way which the workman was using as of right, because then it would be a term either expressed or implied of his engagement that he was to be at liberty so to use it.

It seems to me that, upon the findings of the trial judge, which the evidence warranted, the case at bar falls within the principle of the decisions in *Cremins v. Guest, Keen & Nettlefords*[23], where the workman was held entitled to recover upon a finding that it was an implied term of his contract of service that the train upon which he was being carried should be provided by the employer and that employees should have the right to travel to and fro upon it without charge with the result that the employment was taken to begin when they entered the train in the morning and to cease when they left it in the evening, and in the similar case of *Walton v. Tredegar Iron & Coal Co.*[24], in which there was a like result notwithstanding a special indemnity contract with the employers, rather than within the decision in *Davies v. The Rhymney Iron & Coal Co.*[25], where the contrary view was taken although the workman had availed himself of facilities given by his employer to go home, the court there regarding the service rendered by the employers as purely gratuitous. The decision in *Coldrick v. Partridge, Jones & Co.*[26], is also in point.

Lord Cozens-Hardy, M.R., laid it down in *Read v. Baker*[27], that

the facts being admitted or not disputed, it becomes a question of law whether or not an accident arises "out of the" employment.

On the other hand Lord Buckmaster said in *Stewart v. Langhurst*[28]:

In my opinion, however, the learned County Court Judge has fallen into error in his endeavour to obtain from outside cases a fixed standard of measurement by which to test the meaning of the words in the statute "in the course of" and "arising out of" the employment. Some of the reported cases * * * appear to me to have made the same mistake and to have attempted to define a fixed boundary dividing the cases that are within the statute from those that are without. This it is almost impossible to achieve. No authority can with certainty do more than decide whether a particular case upon particular facts is or is not within the meaning of the phrase. The facts in the very late case of *Armstrong, Whitworth & Co. v. Bedford*[29], bear a curiously close resemblance to those in the recent French case of *Masson v. L'Urbaine Seine*[30]. In both cases the employer provided a canteen for the exclusive but optional use of its employees. In each the canteen had no direct connection with the factory premises and access to it was by a separate

entrance and a stairway. In each the employee was injured by falling on the stairs when returning from the mid-day meal to resume work. In the English case the employer was held liable by the House of Lords (Lords Sumner, Parmoor and Wrenbury), on the ground that the employee might be regarded as "in the course of the employment" while descending the stair-case to the actual spot where the work lay. Viscount Finlay and Lord Dunedin dissented. In the French case the Tribunal Civil de la Seine (4ème ch.) dismissed the action on the ground that the accident had occurred during an interruption of the employment and was "sans relation avec le travail."

Giving to the decided cases the consideration and weight to which I consider them to be entitled it seems to me that the plaintiff may fairly be regarded as having been, when injured, doing something which an implied term of his engagement "entitled him to do"—that he was on the tramcar solely by virtue of his contract of his service—that he was making use of the means provided by his employer to convey him to his home—that he was doing something ancillary or incidental to the work for which he was employed (*Davidson v. McRobb*)[31], and that the accident which befell him may therefore fairly be said to have "arisen out of and in the course of his employment."

But we are not without French authority directly bearing on the subject which, for the reasons stated in the recent judgment delivered in this court in *St. Lawrence Bridge Co. v. Lewis*[32], is entitled possibly to even greater weight. The idea that injury sustained by a workman while being taken to and from his place of work in a conveyance provided by his employer as a term of the contract of hiring should be regarded as part of the risk involved in his employment has received judicial approval in France both before and since the enactment of the law of 1898, D. 1886, 2.123; *Gaz. du Palais*, 1886.2.66; *Loubat*, No. 464, *Sachet*, Nos. 322-4. Under the law of 1898 and subsequent legislation, in this respect similar, there have been several applications of this doctrine. Thus in *Lafaye v. Chemins de fer de l'Est*[33], the company was held liable for injury sustained by a workman while proceeding, after his work had been finished, to take his place in a train provided by the company to carry him gratuitously to his home in fulfilment of a term of his engagement. Again in a case before the *Cour d'Appel de Grenoble*, reported in the *Gaz. des Tribunaux*, 1904.2.204, and in D. 1905.2.83, the holding was that

L'accident dont un ouvrier est victime au cours d'un voyage de retour du lieu du travail à son domicile, aux frais du patron, doit être considéré comme survenu à l'occasion du travail, auquel il se rattache, par une relation incontestable de cause à effet. The return journey was regarded as part of the period of employment for which the workman's wages were paid. In a recent case in the *Cour de Cassation*, D. 1917.1.23 (32ème espèce), a workman en route to his work injured while unnecessarily crossing some railway tracks in proceeding by a shortcut, which he had, with the knowledge and tacit consent of his employers, been accustomed to use, was held entitled to recover, the court finding that

l'accident s'est produit à une heure où la reprise du travail nécessitait la présence de l'ouvrier en cet endroit.

and that

le lieu de l'accident devait être considéré comme une dépendance du lieu du travail.

But in 1910 the Cour de Cassation (Ch. des Req.) decided the case of. *Veuve Dauvert v. Comp. de Tramways de Cherbourg*[34], which seems to me to be indistinguishable from the case at bar. Dauvert, an employee of the company, was killed by falling from a platform of a tramcar on which he was being taken from the car-sheds to his home. By a general rule of the company employees coming to and leaving their place of employment (the company's car-sheds) were permitted to ride gratuitously in the tramcars between their homes and the car-sheds. The trial court had taken the view that this rule had been passed with a view to ensuring regularity in service and that it secured moreover an advantage for the employees which constituted a veritable addition to their salaries and which thus presented indisputable characteristics of a stipulation in the contract of employment. The Cour de Cassation found no error in the conclusion of the court that the accident which had caused the death of Dauvert occurred "à l'occasion du travail," and his widow's recovery was upheld. I think we may safely follow the precedent which the last cited case establishes and in the case at bar uphold the judgment of the Court of Review confirming that of the Superior Court in favour of the plaintiff.

The appeal should be dismissed with costs.

Brodeur J.—C'est une poursuite sous la loi des accidents du travail de la Province de Québec. Le demandeur intimé était à l'emploi de la compagnie appelante comme wattman ou garde-moteur. Il avait fini son travail et avait remis sa voiture vers deux heures du matin; il était monté sur un autre tramway de la compagnie défenderesse pour retourner chez lui, et en se levant pour descendre, il tomba lour-dement sur le parquet glacé et glissant du tramway. Cette chute lui occasionna des douleurs dans la région de l'abdomen. Il revint tout de même reprendre son travail le lendemain après s'être appliqué des bandages. Mais les douleurs devenant plus difficiles à supporter, il alla consulter son médecin qui, après examen, constata qu'il souffrait de hernies. L'une d'elles paraissait être guérie lors de l'enquête; mais l'autre subsistait encore et lui causait une incapacité partielle et permanente.

La principale question qui se présente est de savoir si l'employé d'une compagnie de tramways qui est victime d'un accident lorsqu'il est transporté gratuitement en revenant de son travail peut invoquer la loi des accidents du travail.

La preuve constate que les employes de la compagnie appelante reçoivent, en entrant à son service, un livret intitulé "Instructions aux conducteurs et garde-moteurs" et l'article 36 de ces règlements comporte que les employés de la compagnie revêtus de leur uniforme pourront voyager sur tous les tramways de la compagnie pour se rendre à leur travail ou en revenir.

L'appelante prétend que cette disposition des règlements ne constitue qu'une simple faveur qui ne saurait constituer aucune obligation.

Je considère que ce passage gratuit que la compagnie donne à ses employés est à l'avantage non-seulement de son préposé mais aussi d'elle-même. Cela lui assure, comme le dit si bien l'honorable juge Lafontaine, une plus parfaite exactitude de la part de ses employés qui peuvent

alors se mettre au travail frais et dispos, vu qu'ils s'exemptent de la fatigue de se rendre à pied à l'endroit où ils devront prendre leur tramway. D'un autre côté, cela constitue un supplément qui fait partie de la rémunération que la compagnie est tenue de payer. Et elle violerait certainement ses obligations si elle refusait à son employé de le transporter pour aller à son travail ou en revenir.

On voit par ces règlements que ces employés qui prennent ainsi passage sur un tramway sont soumis, sous certains rapports, aux ordres du conducteur de ce tramway et ne peuvent jouir de ce privilège que dans certaines conditions.

La responsabilité qui résulte de la loi des accidents du travail a pour fondement l'état de dépendance où se trouve placé à l'égard du patron l'ouvrier qui est victime d'un accident. Cette responsabilité est subordonnée à la condition qu'il existe un contrat de louage. L'ouvrier qui irait chercher son salaire après son travail terminé aurait bien droit à une indemnité s'il lui arrivait alors un accident. Il devrait en être de même du garde-moteur qui monte dans une voiture de la compagnie pour y jouir d'un passage gratuit qui fait partie de son salaire.

La loi des accidents du travail (art. 7321 S.R.Q.) ne couvre pas seulement l'accident survenu par le fait du travail mais aussi à l'occasion du travail, c'est-à-dire celui qui sans avoir pour cause directe le travail de la victime a été déterminé par un acte connexe au travail et plus ou moins utile à son accomplissement. (Cabouat, vol. 1er, n° 150; Aubry & Rau, vol. 5, par. 372 bis, pp. 477-480; Dalloz, 1900-2-181.)

Comme on le sait, la loi française est rédigée dans les mêmes termes que celle de Québec. Le fait est que notre législation de 1909 est la copie presque textuelle de la législation française de 1898. Or il a été décidé en France par la Cour de Cassation, dans une cause de *La Compagnie des Tramways de Cherbourg v. Veuve Dauvert*[35], que l'employé qui en vertu d'un règlement général d'une compagnie de tramways qui permet aux employés venant prendre ou quittant leur service de circuler gratuitement dans les tramways entre leur domicile et le dépôt, peut invoquer la loi des accidents du travail s'il est victime d'une chute de la plateforme du tramway qui le ramenait de son dépôt à son domicile. *Revue judiciaire des accidents du travail* vol. 11, année 1910. *Gazette des Tribunaux*, 1910-1-143. La Cour de Cassation nous enseigne que dans ce cas-là l'accident est survenu à l'occasion du travail.

Une décision au même effet se trouve dans la même revue pour l'année 1913, à la page 143. Il me semble bien évident alors que le demandeur dans la présente cause a le droit de réclamer sous la loi des accidents du travail.

L'appelante prétend que la maladie dont il souffre ne provient pas de l'accident. C'est là une question de fait. La preuve démontre que l'employé, après l'accident, a ressenti des douleurs qui, après examen par son médecin, justifiaient ce dernier de dire que l'accident avait causé la hernie qui a réduit sa capacité de travail. Je ne me croirais pas justifiable de modifier la décision des deux cours inférieures sur cette question de faits.

Pour ces raisons, l'appel doit être renvoyé avec dépens.

Mignault J.—D'après les constatations de fait du premier juge, l'appelante, tant par les règlements qu'elle remet à ses employés que par la coutume suivie, permet à ses employés de monter gratuitement sur ses tramways pour se rendre à leur travail ou pour en revenir, ce qui est un avantage pour l'appelante en lui assurant une plus grande exactitude de travail et des employés plus frais et dispos, et pour les ouvriers en leur fournissant une sorte de supplément de salaire.

Dans l'espèce, Girard revenait de son travail dans une des voitures de l'appelante lorsqu'il fit une chute qui, encore par les constatations de fait du premier juge, causa une incapacité partielle et permanente de travail, lui donnant, dans l'opinion de la cour supérieure et de la cour de revision, droit d'action d'après la loi des accidents de travail de Québec. L'accident en question est-il survenu "par le fait du travail ou à l'occasion du travail" (art. 7321, S.R.Q., 1909) de l'intimé? Les deux cours ont répondu dans l'affirmative et l'appelante nous demande maintenant d'infirmes les jugements rendus contre elle.

J'ai eu l'avantage de lire l'opinion très travaillée de mon honorable collègue, M. le juge Anglin. Il démontre que les tribunaux anglais et français admettent dans ce cas la responsabilité du maître sous la loi, tant anglaise que française, concernant les accidents du travail. Mon honorable collègue, M. le juge Brodeur, est de la même opinion, mais se base sur la jurisprudence française uniquement, et, du reste, puisque la loi des accidents du travail de Québec est copiée, du moins pour ce que je viens d'en citer, sur la loi française, on trouve, dans la jurisprudence française, un guide très utile pour son interprétation.

Toutefois j'avoue que je n'ai pu me défendre de quelques doutes, car le but du législateur est de protéger l'ouvrier contre les accidents dont son travail est la cause ou du moins l'occasion directe, et ici, malgré que le privilège que l'appelante accorde à ses employés de voyager gratuitement dans ses voitures pour se rendre à leur travail ou en revenir soit dans l'intérêt des ouvriers et de la compagnie, on peut se demander en quoi un accident arrivé au cours du transport gratuit a pour cause ou occasion directe le travail de l'ouvrier. Cependant, la jurisprudence admet le recours en ce cas et l'espèce jugée par l'arrêt de la Cour de cassation du 9 juin 1910, que cite mon collègue, M. le juge Anglin, et qui est rapporté dans la Gazette des Tribunaux, 1910, 2ème semestre, première partie, p. 143, est à peu près identique à l'espèce qui nous occupe, car les constatations de fait du premier juge nous permettent de dire que c'était une condition au moins implicite du contrat de louage d'ouvrage que l'intimé pourrait voyager gratuitement dans les voitures de l'appelante en se rendant à son travail ou en revenant chez lui, sa journée finie. Cette décision peut donc justifier le jugement dont l'appelante se plaint.

Il sera intéressant de citer ici les observations de l'arrêtiste qui rapporte la décision de la cour de cassation à laquelle je viens de faire allusion:

En principe, un ouvrier n'est pas protégé par la loi de 1898 sur les accidents du travail lorsqu'il est victime d'un accident pendant qu'il se rend de son domicile à son travail ou réciproquement, c'est-à-dire avant que la journée de travail soit commencée ou après qu'elle est terminée. C. de Douai, 25 novembre 1902 (Gaz. des Tribunaux, 18 janvier 1903); C. de cassation, 25 février 1902 (Rec. Gaz. des Tribunaux, 1902, 2ème sem., 1.6; Dalloz, 1902.1.273); 3 mars 1903 (Rec. Gaz. des Tribunaux, 1903, 2ème sem., 1.61; Dal, 1903.1.273).

Il en est autrement, et l'ouvrier bénéficie des dispositions de la loi de 1898, lorsque, par suite de la nature du travail ou de l'éloignement du chantier, le patron a pris à sa charge le transport des ouvriers. En pareil cas, l'accident survenu à un ouvrier, au cours du transport, constitue un accident du travail. C. de Caen, 25 juin 1901 (Rec. Gaz. des Tribunaux, 1901, 2ème sem., 2.421); C. de Grenoble, 27 mai 1904 (Rec. Gaz. des Tribunaux, 1904, 2ème sem., 2.204; Dal., 1905.2.83).

Cette même exception subsiste-t-elle lorsque, ne s'agissant plus d'un transport à la charge du patron, celui-ci a simplement accordé à ses ouvriers la faculté d'un transport gratuit?

C'était la question que posait le pourvoi dans l'espèce ci-dessus. La Chambre des requêtes l'a résolue affirmativement. Au point de vue juridique, cette solution est peut-être admissible, étant donnés les précédents de la jurisprudence sur la question, quand l'ouvrier se rendant au travail est blessé au cours d'un transport fait pour le compte du patron.

Au point de vue pratique, on peut se demander si l'arrêt que vient de rendre la Chambre des requêtes ne confirme pas l'opinion de ceux qui pensent que lorsque la protection dépasse une certaine mesure, elle aboutit à des résultats inverses des effets bienfaisants que l'on en attendait. Il ne serait pas étonnant, en effet, que, comme conséquence de cet arrêt, la compagnie de tramways demanderesse au pourvoi eût retiré à ses employés la faculté du parcours gratuit, ne voulant pas, sans doute, que cette autorisation fût pour elle une source de charges. Accident survenu au cours du transport gratuit, accident du travail? Soit. Plus de transport gratuit.

Je suis absolument de cet avis.

L'appel devra donc être renvoyé avec dépens.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the appellant: Perron, Taschereau, Rinfret, Vallée & Genest.

Solicitor for the respondent: L. A. Rivet.

[1] Q.R. 57 S.C. 394.

[2] I B.W.C.C., 197 at p. 201.

[3] [1900] 16 T.L.R. 329.

[4] [1911] 105 L.T. 119.

[5] [1909] 2 B.W.C.C. 106.

- [6] [1913] 3 K.B. 596.
- [7] [1918] 87 L.J., K.C. 779.
- [8] [1910] 2 K.B. 555.
- [9] [1920] 36 T.L.R. 451.
- [10] [1917] A.C. 249.
- [11] [1917] 86 L.J.K.B. 1349.
- [12] [1917] 86 L.J.K.B. 1346.
- [13] [1917] A.C. 127.
- [14] 6 B.W.C.C. 592.
- [15] 6 B.W.C.C. 129.
- [16] [1909] 2 K.B. 539.
- [17] [1908] 1 K.B. 469.
- [18] [1904] 1 K.B. 271.
- [19] [1900] 2 K.B. 409.
- [20] 3 B.W.C.C. 476.
- [21] 2 B.W.C.C. 87.
- [22] [1917] 86 L.J. 985.
- [23] [1908] 1 K.B. 469.
- [24] 6 B.W.C.C. 592.
- [25] 16 Times L.R. 329.
- [26] [1910] A.C. 77.
- [27] [1916] 1 K.B. 927, at p. 929.
- [28] [1917] A.C. 249, at pp. 258-9.
- [29] 36 times L.R. 451.
- [30] Rec. des Assurances, 1918 p. 37.
- [31] [1918] A.C. 304.
- [32] 60 Can. S.C.R. 565.
- [33] 1 Gaz. du Palais, 1901.1.310; D. 1901.2.277.

[34] Gaz. des Trib. 1910 (Vol. 2) 1, 143.

[35] Gaz. des Trib. [1910] (vol. 2), 143.

Source & reproduction note

Judgment wording, source notices and original paragraph numbers are retained. Esheria supplies the layout and this PDF's page numbers; these are not the source pagination. This is a research copy, not an official or certified court document. Check quotations, citations and publication restrictions against the original source before relying on it.

ORIGINAL SOURCE <https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/9379/index.do>

CASE PAGE <https://chat.esheria.ai/case-law/canada/montreal-tramways-co-v-girard-1920>

Prepared on 27 October 2026 · Esheria