

qu'ailleurs, sur un parcours d'une soixantaine de pieds au moins. Le remblai ne mesurait que 11' de largeur au sommet, et il y avait un escarpement assez rapide de chaque côté. Du côté sud, où s'est produit l'accident, l'escarpement était tout près de un dans un. Il y avait des clôtures un peu en forme de garde-fous, chaque côté de la voie; mais dans l'escarpement et non au bord de la surface horizontale ou carrossable. Ces clôtures, si on peut les appeler ainsi, consistaient en poteaux de 5" de diamètre, espacés de 12' les uns des autres, et auxquels étaient fixées deux lisses de 2" x 5". L'intervalle entre les deux clôtures était d'une vingtaine de pieds près. Elles étaient vieilles, pas mal pourries et en désordre. A un certain endroit, les lisses étaient détachées des poteaux et pendaient sur le remblai.

"Le chemin n'était pas propre à la circulation dans tout l'espace compris entre les deux clôtures; cela ressort déjà de l'exposé ci-dessus. La surface horizontale ou à peu près horizontale ne mesurait que 11' de largeur environ. Chaque côté de cette surface, était l'escarpement, puis, plus bas, à 2' ou 3' environ plus bas, c'était la clôture. Or, dans cet espace compris entre le bord du chemin carrossable et la clôture du côté sud, il s'était fait un trou, ou un ébouli, longtemps avant l'accident. Plusieurs personnes l'avaient remarqué et le trouvaient dangereux au moins la nuit, à cause de l'étroitesse du chemin.

"Personne n'a vu l'accident se produire, à part, naturellement, les deux occupants de l'automobile, qui ont été tués sur le coup. On a pu voir cependant, par les traces de l'automobile, comment il était arrivé. L'automobile suivait de très près la droite du chemin, c'est-à-dire le côté nord. Voulant sans doute s'écarter de l'escarpement de