

## Les Cahiers de droit

# Rôle de l'article 53 de la loi des véhicules automobiles

Bernard Lesage

---

Volume 1, numéro 2, avril 1955

URI : [id.erudit.org/iderudit/1004081ar](https://id.erudit.org/iderudit/1004081ar)  
<https://doi.org/10.7202/1004081ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

---

Éditeur(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN 0007-974X (imprimé)  
1918-8218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

---

Citer cet article

Lesage, B. (1955). Rôle de l'article 53 de la loi des véhicules automobiles. *Les Cahiers de droit*, 1(2), 160–170. <https://doi.org/10.7202/1004081ar>

---

Tous droits réservés © Université Laval, 1955

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]

---



Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. [www.erudit.org](http://www.erudit.org)

# Rôle de l'article 53 de la loi des véhicules automobiles

---

## INTRODUCTION

**L**E problème de la responsabilité civile est primordial dans le droit d'un pays. Par ses activités et ses contacts journaliers avec ses semblables, même en dehors de tout contrat, l'homme est susceptible à chaque instant de causer à autrui un dommage, volontairement ou involontairement. Le commun des mortels s'en rend particulièrement compte par les accidents d'automobiles qui constituent aujourd'hui la majorité des actions en responsabilité. Il n'est pas surprenant qu'à cet égard le législateur ne se soit pas contenté des principes généraux de la responsabilité civile mais ait, de plus, édicté des règlements spéciaux concernant les véhicules automobiles ; il est même allé, pour réprimer les abus des automobilistes, jusqu'à déroger au droit commun et prévoir une présomption de faute particulière, dans l'article 53, alinéa 2, de la loi provinciale sur les véhicules automobiles.

Cette disposition, dont voici le texte, retiendra notre attention au cours de ce travail.

« Quand un véhicule automobile cause une perte ou un dommage à quelque personne dans un chemin public, le fardeau de la preuve que cette perte ou ce dommage n'est pas dû à la négligence ou à la conduite répréhensible du propriétaire ou de la personne qui conduit ce véhicule-automobile, incombe au propriétaire ou à la personne qui conduit le véhicule automobile. »

Cet article 53 entre en jeu chaque jour devant les tribunaux. Il convient donc, par le médium de la jurisprudence fort abondante à cet égard, de déterminer la portée exacte, la nature et les conditions d'existence de cette présomption de faute.

### **A. — Contre qui peut-on invoquer cette présomption de faute ?**

Examinons brièvement sur qui pèse cette présomption : sur « le propriétaire ou la personne qui conduit le véhicule automobile » nous dit le texte légal. C'est limitatif et déclaratoire.

*I. — Le propriétaire*

Si le propriétaire de l'auto est lui-même au volant, indubitablement il serait sous le coup de cette présomption de faute, dans une poursuite en dommages-intérêts intentée contre lui à la suite d'un accident.

*II. — Le conducteur*

Mais si le conducteur est autre que le propriétaire de l'automobile, il faut distinguer, car il semble bien que c'est le conducteur comme tel que concerne la présomption de faute de l'article 53.

a) Le conducteur n'est pas le préposé du propriétaire ou dans l'exercice de ses fonctions ; alors le demandeur doit prouver la faute du propriétaire sous l'article 1053 du *Code civil* (*comme la négligence dans le prêt de son automobile*), s'il entend le tenir solidairement responsable avec le conducteur ;

b) Le conducteur est le préposé du propriétaire et dans l'exercice de ses fonctions ; alors la présomption de faute portant directement contre le conducteur s'étend au propriétaire de l'auto, même si ce dernier n'a pas commis de faute.

Dans ces circonstances, le demandeur n'a pas, par le jeu de la présomption, à alléguer ou prouver une faute du conducteur pour tenir le propriétaire responsable. Il s'ensuit aussi que c'est au propriétaire à prouver que le conducteur n'était pas son préposé ou dans l'exercice de ses fonctions, sans même d'allégation à cet effet par le demandeur ; à défaut de quoi, la présomption de faute s'exerce automatiquement à son endroit.

Tel est l'élément personnel considéré par l'article 53, alinéa 2. Voyons maintenant le rôle de cette présomption de faute, lorsqu'un automobiliste est poursuivi en dommages-intérêts à la suite d'un accident.

**B. — Le rôle de la présomption***I. — Nature de la présomption*

Elle n'est rien d'autre qu'un renversement du fardeau de la preuve, mais un renversement complet. Le brocard bien connu pose : *Onus probandi actori incumbit*. Mais ici, le demandeur n'a plus le fardeau de la preuve que le défendeur a commis une faute ou s'est rendu coupable de négligence à son endroit. L'effet principal de la présomption de faute, par une notable dérogation aux principes généraux de la res-

responsabilité civile, est de l'en dispenser. Ce n'est pas un cas de responsabilité sans faute, mais il n'appartient plus à la victime d'apporter la preuve de la faute de l'auteur de l'accident ; c'est à ce dernier de se dégager de la faute désormais présumée.

### I. — Portée de la présomption de faute

Cette disposition de l'article 53 est moins rigoureuse que celle du *Code civil* (article 1054) qui édicte une présomption de responsabilité contre la personne qui a la garde d'une chose inanimée causant dommage à autrui. Notre jurisprudence n'applique cette dernière règle que lorsqu'il y a fait autonome de la chose, lorsque *res ipsa loquitur*, et persiste à l'écarter lorsqu'il y a intervention d'un agent humain dans le maniement de la chose. En France, on étend cette présomption de responsabilité du *code civil* au conducteur de l'automobile, tandis que notre loi des véhicules automobiles ne fait peser sur lui, depuis 1912, qu'une présomption de faute *juris tantum*.

Il ne s'agit donc pas, chez nous, d'une présomption de faute absolue n'admettant pas de preuve contraire et laissant, en principe, à la charge du conducteur, la responsabilité des dommages causés par une faute inconnue ; par les termes mêmes de l'article 53 et en vertu d'une décision récente de la Cour suprême (*Martineau vs The King*, 1944, S.C.R. 194), cette disposition n'établit pas une responsabilité qui ne pourrait céder que devant la preuve du cas fortuit, de la force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne soit pas imputable au défendeur. Elle permet au conducteur de se libérer de toute responsabilité dès qu'il prouve qu'il n'a commis aucune faute. En d'autres termes, il ne s'agit pas d'une présomption de responsabilité, susceptible de tomber devant la preuve qu'on n'a pu empêcher le dommage, mais bien plutôt d'une simple présomption de faute, susceptible d'être renversée par la preuve positive qu'il n'y en a pas eu.

### III. — Preuve exigée du demandeur

Cette présomption contre le propriétaire ou conducteur de l'automobile n'ira pas jusqu'à dispenser de la preuve que le dommage a bien été causé par sa voiture. La négligence, l'inhabilité, la faute du conducteur de l'automobile est présumée, dès qu'il est établi que c'est par cette automobile que le dommage a été causé, mais aucune présomption ne s'applique au fait même, lequel doit être d'abord prouvé. Ce point est fort bien expliqué par M. le juge Taschereau, dans la cause *Boxenbaum vs Wise* (1944), S.C.R. 292.

« The presumption which the law creates is not a presumption that the driver of an automobile has caused damage. It is a presumption that he is liable *when it is proven that he has caused damage*, and he has therefore the onus of showing that he committed no fault which contributed to the accident. But before such presumption of liability may arise, it is incumbent upon the plaintiff to establish that it is the person, from whom the damage is claimed, that is the author of such damage. »

Il ressort que c'est au demandeur d'établir cette relation de causalité antérieure à la mise en jeu de la présomption. Dès qu'il a relié le fait du dommage au véhicule du défendeur, dès qu'il s'est justifié de ce rapport de causalité indispensable, il appartient au défendeur de repousser formellement cette présomption légale de responsabilité.

Dans la cause *Yashan vs Burton* (1930) 37 R.L. 115, le juge Green-shields résume fort bien la situation que confronte alors le défendeur .

« If a person injured on a highway by a motor, claiming damages, alleges that the defendant was the owner, and, or the driver of the motor on that highway which collided and injured him, from which he suffered damages, he has made a complete case and it is not required to allege fault or negligence on the part of the defendant. If he proves the ownership of the vehicle ; that it was on the highway, and that it struck him and caused him damage, I would give a judgment in an *ex parte* or default case on that proof alone . . . »

#### IV -- Moyens de preuve nécessaires pour repousser la présomption de faute de l'article 53

Puisqu'il ne s'agit pas d'une présomption de faute absolue, il n'est pas du tout nécessaire que le défendeur prouve le cas fortuit, la force majeure, le fait d'un tiers ou de la victime. Il doit cependant, conformément au texte légal, établir non seulement l'absence de négligence de sa part mais encore que l'accident n'a pas été causé par sa conduite répréhensible ; et cela sera suffisant. Voici, à cet effet, le jugé de la cause *Dambro vs Bertrand*, 66 C.S., 99 :

« Le conducteur a réussi à repousser cette présomption, si la preuve démontre clairement que l'accident n'a pas été causé par sa faute ou sa négligence. »

Mais il suffira en principe d'une faute quelconque de la part du conducteur pour engager sa responsabilité, dès l'instant où elle aura contribué à produire l'accident.

De son côté le propriétaire, s'il n'était pas lui-même au volant, a aussi le fardeau de prouver qu'il n'a pas été fautif ni négligent. Il

s'en acquittera en démontrant que son auto a été employé sans son consentement, ou par son employé en dehors de l'exercice de ses fonctions, ou encore qu'il n'est pas propriétaire de l'auto. Sinon, la présomption aura pleine force contre lui, conjointement et solidairement avec son chauffeur.

#### V — Nature de cette preuve en défense

Ce doit être une preuve complète d'exonération, une preuve faite hors de tout doute. Dans la cause *Liberçan vs Doyon*, le juge Pratte explique la particularité de la preuve exigée par l'effet de l'article 53, alinéa 2. Dans une action en dommages-intérêts ordinaire, le juge saisi de l'affaire se demande : « Est-ce que le requérant a prouvé la faute du défendeur ? » Si le juge a un doute, il rejette la demande pour défaut de preuve. C'est la règle générale.

Lorsque l'article 53 s'applique, l'inverse se produit : « Le défendeur a-t-il prouvé à satisfaction qu'il n'a pas commis de faute ? » Si le juge doute, il maintient l'action intentée par la victime. Le défendeur, en effet, ne peut se contenter d'apporter une preuve quelconque qu'il n'a pas été négligent, de nature simplement négative ; il doit, pour s'exonérer, démontrer clairement que l'accident n'est nullement dû à sa faute.

S'il reste un doute sur la cause de l'accident, à la suite de la preuve faite par le défendeur, ou si la preuve des deux parties est équivalente, le défendeur doit être tenu responsable et condamné (*sauf à appliquer la règle quant à la faute commune s'il est « prouvé » que la victime a de son côté commis une faute qui a contribué à produire l'accident*). Dans la même affaire *Liberçan*, le juge Bissonnette explicite magistralement les conditions requises de la preuve du défendeur lors d'une action à la suite d'un accident d'automobile (*la présomption de l'article 53 s'appliquant*) :

« Le défendeur doit démontrer que cette fatalité n'est nullement due à sa négligence ou à sa conduite répréhensible de sorte que si, à la fin du procès, tous les faits prouvés entraînent la *certitude judiciaire* que le dommage n'est pas dû à une faute du conducteur, ce dernier doit être exonéré ; mais d'autre part, si la preuve n'amène pas cette certitude, si elle laisse subsister dans l'esprit du juge quelque doute sur le point de savoir qui, de la victime ou du conducteur, est en faute, alors la présomption vient au secours de la victime, et cette présomption doit recevoir toute sa force et son effet ; que, dans ce dernier cas, le conducteur doit succomber, non pas sous le poids de sa faute, mais par l'effet de la présomption, non pas parce que les faits ont établi sa responsabilité, mais parce qu'ils n'ont pas suffi à faire céder la présomption établie par la loi. »

VI. — *Résumé de la question par l'étude de la cause Winnipeg Electric vs Geel (1932) A.C. 690*

La décision du Conseil privé, dans cette cause, fait jurisprudence incontestable et est *basique* dans l'interprétation de toute loi semblable à notre article 53, alinéa 2 (S.R.Q. 1941, c. 142).

Dans l'affaire Geel, le raisonnement de lord Wright établit que l'effet de la présomption de cet article libère le demandeur de tout fardeau, autre que :

a) celle qu'un préjudice lui a été causé par le propriétaire ou conducteur du véhicule ; et,

b) l'étendue et le caractère de ce préjudice.

Ce jalon posé, le litige pourra alors prendre fin, si le défendeur ne croit pas devoir assumer le fardeau de prouver qu'il n'a commis aucune faute, aucun acte répréhensible.

Aussi, dès qu'il entre dans ce champ *disculpatoire*, il doit, étape par étape, démontrer que l'accident n'est nullement imputable à un acte de négligence ou d'omission de sa part. Cette obligation, il la portera jusqu'à la fin du litige, elle pèsera sur ses épaules comme une sorte de tunique de Nessus et si, au terme du procès, ce doute subsiste sur la suffisance de sa preuve ou si encore elle a été combattue par une autre preuve ou par des présomptions qui ne permettent pas d'accéder, avec une certitude raisonnable, à la défense de justification, la présomption continuera à jouer contre le défendeur et elle imposera au juge le devoir de le tenir civilement responsable.

#### APPENDICE

Enfin, pour renverser un préjugé courant, il faut noter sous l'égide de la même cause précitée, que la présomption de l'article 53 n'est pas destinée à faire juger plus sévèrement de la conduite d'un véhicule automobile et ne fait pas une négligence de ce qui n'en est pas. Son unique effet, comme nous l'avons vu longuement sous tous les angles, est de renverser le fardeau de la preuve. Il appartient au juge d'apprécier les faits prouvés, selon les règles ordinaires de prudence et de diligence.

#### C. — Conditions d'application de l'article 53

Le texte légal de l'article 53 détermine les facteurs essentiels qui permettent le jeu de la présomption. Cependant, comme les circonstances sont multiples au point que chaque accident d'automobile paraît

constituer un cas d'espèce, il faut référer souvent à l'interprétation jurisprudentielle, en tant qu'elle est récente et généralement admise. Cependant tout n'est pas définitif et l'on a vu récemment, ce qui est un peu décevant, des jugements opposés être rendus simultanément sur le sens de ce même article 53.

Il faut noter d'abord, sous l'autorité de la cause *Gohier vs Vannier* (62 C.S., 6), que la présomption, étant une exception au droit commun, doit être interprétée restrictivement. Quelles sont donc ces conditions d'application requises par le texte légal ?

### *I. — L'accident doit arriver dans un chemin public*

Les accidents d'automobile survenus dans un passage privé, comme une entrée de garage, restent régis par le droit civil de la province. Il semble cependant qu'il ne soit plus nécessaire que le dommage soit causé sur le chemin public lui-même pour que la présomption s'applique, pourvu que le véhicule y circulât précédemment ; selon la décision, dans la cause *Halifax Co. vs U. S. Racine* (1945, C.S. 50),

« it is now perfectly settled that the onus is cast upon the driver of a car which, on the highway, leaves it and does damage. »

Évidemment, il faut que l'accident dépende de la façon dont le véhicule a été conduit, sur le chemin.

### *II. — Il faut qu'il y ait perte ou dommage*

Les dommages peuvent être infligés à la propriété tout aussi bien qu'à la personne, pour satisfaire à cette condition. On voit, dans la cause *Farrèse vs Desrochers* (1936, 43 R.J. 96) que

« the presumption created by article 53 of the Motor Vehicles Act, was held to apply, whether the damages sought were for injury to property or for bodily injuries. »

### *III. — Il doit s'agir d'un véhicule automobile*

Le dommage doit avoir été causé par un véhicule automobile tel que défini par l'article 2 de la loi, pour que la présomption de l'article 53 ait son application. Il faut aussi qu'il y ait intervention humaine dans la direction de l'auto et non pas fait autonome de la chose : sinon c'est exclusivement la présomption de responsabilité de l'article 1054 du *Code civil* qui s'applique, par exemple, lorsqu'une roue du véhicule se détache et cause dommage.



Mais il n'est pas nécessaire qu'il y ait contact physique de l'auto cause du dommage, avec la victime. Comme dit le juge Taschereau dans *Boxenbaum vs Wise* (précitée) :

« There must necessarily exist a relation between the driver of the automobile and the damage suffered by the victim. And in order to establish such a connection between the driver and the damage suffered, it is not of course necessary in all cases, for the plaintiff, to show that he was struck by defendant's automobile. It may very well happen, as it does often, that the damage may be attributed to a driver who does not actually hit the victim, but acts in such a way that he causes another one to run over a pedestrian. »

Il appert donc qu'un contact matériel n'est pas requis.

Les motocyclettes, ambulances, corbillards (*non les tramways*), sont des véhicules automobiles au sens de la loi et restent soumis à la présomption de l'article 53. Mais *quid* au cas de collision entre deux voitures à traction animale? Selon *Gohier vs Vannier* (précitée), la présomption ne saurait être invoquée pour

« une collision entre deux voitures tirées par des chevaux, causée par le fait du conducteur de l'une de ces dernières voitures en cherchant à éviter une automobile qui se dirige sur elle. »

#### IV. — *Il doit s'agir d'une perte causée à une personne, dans un chemin public*

On considère que la présomption de l'article 53 vise essentiellement le piéton circulant sur la voie publique ou la personne qui recourt à un moyen de locomotion sur la voie publique, autre que celui provenant d'une force motrice autonome, comme une bicyclette.

Ainsi on a jugé que la présomption pouvait être invoquée « contre un conducteur de motocyclette qui, à cause d'un arrêt de moteur, pousse sa machine sur le chemin » (*Laurence vs Lacoste*, 36 R.J. ns, 131) ; « contre un propriétaire d'autobus, lorsque le chauffeur le met en mouvement alors qu'un passager est sur le marchepied. » (*Dubé vs Montréal Tramways Co.*, 68 C.S. 16).

Cependant un arrêt décrète que la présomption ne joue pas en faveur du cavalier dont la monture a été frappée par une automobile. Un autre, qu'il en va de même lorsqu'il n'y a pas eu contact entre l'automobile et l'animal, mais qu'il s'agit d'une faute de la part du conducteur d'automobile.

« *Le passager* » :

Nos tribunaux ont aussi décidé que la présomption de l'article 53 ne s'appliquait pas contre le transporteur en faveur de son passager

ou du voyageur bénévole. La Cour suprême, dans *Pérusse vs Stafford*, pose :

« In our opinion, the article 53 applies only in the case of a person travelling upon the highway : it does not apply in favour of the plaintiff who was a passenger in the automobile which was owned by the defendant and driven by his servant. The French version of the statute, removes any possible doubt on this point. »

Mais le passager peut toujours être indemnisé de ses dommages, s'il prouve la faute du chauffeur selon la règle générale de responsabilité posée par l'article 1053 du *Code civil*. En effet, la jurisprudence assimile les rapports entre le chauffeur bénévole et celui qu'il transporte, à un contrat de prestation de services gratuits, et, appliquant les règles en matière de contrats de louage de services, exige du chauffeur les soins d'un bon père de famille et partant le tient *responsable de sa faute* même légère.

« *Extension du recours* » :

En cas de poursuite en dommages-intérêts par un piéton, la présomption ne joue pas seulement contre le conducteur de l'automobile qui, matériellement, lui a causé dommage mais contre tous les automobilistes qui ont contribué à l'accident. Ainsi on a décidé que dans le cas de collision entre deux automobiles causant des dommages à un tiers, la présomption existe contre les propriétaires des deux machines, s'il est impossible de savoir lequel est en faute (1930 *Green vs Shaver*, 68 C.S. 499) et qu'il en est de même si tous deux sont en faute. (*Galuvrière vs Durocher*, 37 R.J.). Si le piéton a été blessé par une voiture qui elle-même avait été frappée par une autre, la présomption jouera contre le propriétaire de l'auto génératrice de la catastrophe. Cependant, elle ne joue pas lorsque la preuve établit que le piéton s'est précipité sur la voiture.

À remarquer que la présomption de faute pesant sur l'automobiliste, n'entre pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit du dosage des responsabilités dans les cas de faute commune. Les règles ordinaires doivent être appliquées pour partager la responsabilité et l'indemnité.

« *La collision d'autos* » :

Dans le cas de collision de deux autos ensemble entraînant des dommages des deux côtés, la présomption légale de faute ne trouve pas à s'exercer. C'est l'opinion majoritaire de la jurisprudence (cf. *Moreau vs Rodrigue*, 29 B.R. 300). Comme elle pourrait être invoquée par l'un et par l'autre, la présomption s'anéantit par une sorte de compensation ; on ne peut d'ailleurs présupposer plus de faute d'un côté

que de l'autre. Le fardeau de prouver la faute incombe alors à celui qui poursuit, suivant l'axiome bien connu : *Onus probandi actori incumbit*. Incidemment un jugement a précisé que, dans le cas de collision entre deux autos, le fait qu'un des chauffeurs n'a pas de licence ne crée pas de présomption de faute à sa charge, à moins qu'on allègue et prouve une faute de sa part. (Duval *vs* Gagnon, 48 B.R. 202.)

Comme l'esprit de la loi est de protéger les gens contre les dangers de la traction automobile pour ceux qui circulent sur la voie publique, la jurisprudence a parfois élargi le sens de « quelque personne sur un chemin public. » Ainsi lorsqu'une auto en mouvement frappe une autre stationnaire, la présomption s'applique, car il ne s'agit pas exactement d'une collision. Selon la décision dans *White vs Henton* (2 D.L.R. 959),

« when a stationary motor vehicle is hit by one in motion, the statutory onus of disproving negligence rests on the owner or driver of the moving car. »

Également la présomption sera retenue lorsqu'une auto frappe tout objet matériel autre qu'un véhicule automobile, comme une voiture hippomobile. À cet égard, voici le jugé de *Picard vs Nardello* (30 R.J. 470) :

« Ce n'est pas le cas de deux voitures qui se frappent. Il ne s'agit pas d'une collision où la présomption de faute disparaît comme l'a décidé la Cour d'appel ; le demandeur peut donc, en vue de l'appréciation que la Cour fait de la preuve, invoquer le bénéfice de l'article 53 de la loi des véhicules automobiles. »

Par une interprétation plus discutable du texte légal, des juges ont mis la présomption en force, même dans le cas de deux automobiles en mouvement qui se heurtent. L'arrêt du jugé *Verret, re Carleton vs Bostwick*, 45 R.J. 36, applique la présomption au propriétaire ou conducteur de la voiture qui a causé le dommage, alors qu'une seule des autos est endommagée. Aussi, on l'a appliquée contre le propriétaire d'une auto heurtant l'arrière d'une autre voiture qui la précède. (*Varin vs Rivert*, 45 R.J. 102.)

« *Autres exemples de non-application de la présomption* » :

Certains cas particuliers se sont présentés où les tribunaux ont refusé l'application de la présomption. Ainsi, un pont à la charge d'une municipalité n'est pas considéré comme un chemin public ; si un accident y survient, la présomption n'a pas force. De même le droit civil ordinaire régit le cas où un enfant s'est amusé à grimper dans

un camion en marche et a subi dommage. (Roi vs Charbonneau, C.S. 402.)

Enfin, dans le cas de collision entre une automobile et un animal conduit sur la voie publique, les présomptions de faute de l'article 1055 c.c. et de l'article 53 de la loi des véhicules automobiles s'opposent l'une à l'autre et deviennent inapplicables. Il en résulte que chacune des parties a la preuve de la faute de l'autre, selon les règles ordinaires de procédure.

### Conclusion

L'article 53 de la loi des véhicules automobiles, constitue le fond de scène ordinaire des poursuites en dommages-intérêts résultant d'accidents de la circulation. Évidemment, il n'en est pas toujours le point de vue névralgique ; y prennent régulièrement la vedette, les questions de faits sur la négligence et la conduite répréhensible du chauffeur, et les discussions sur les articles 1053 c.c. et s., d'après les principes fournis par la jurisprudence ; à savoir, par exemple, si le propriétaire a prêté son automobile à une personne compétente, si le conducteur agissait comme préposé du propriétaire au moment de l'accident, etc. . . . Mais l'article 53 est toujours suspendu, comme une épée de Damoclès, sur la tête du défendeur, prêt à le faire succomber dès la moindre défaillance de sa part ; se contenter de nier, en effet, est chose facile mais démontrer la perfection de sa conduite requiert d'autres ressources. En renversant ainsi le fardeau de la preuve, le législateur a voulu piquer au vif l'attention de l'automobiliste sur les suites dommageables de ses actions, pour lui-même directement, et ainsi contribuer (*du moins l'espérait-il !*) à la sauvegarde du bien commun.

Bernard LESAGE, Droit I.