



OBJECTIF
50 / 5

**50 % MOINS DE
VICTIMES EN 5 ANS**

Revue de Presse

WA
275
C437
1986



Direction de la Santé publique de la Montérégie
Complexe Cousineau
5245, boulevard Cousineau, bureau 3000
Saint-Hubert, Québec
J3Y 6J8

REVUE DE PRESSE

1984-1986

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC
CENTRE DE DOCUMENTATION
MONTREAL

TRAUMATISMES RELIES A LA CIRCULATION ROUTIERE

Solange Charest

et

Danielle Durand
Gilles Forget

Mai 1986

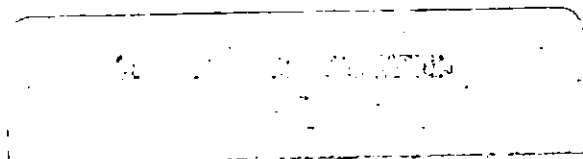


TABLE DES MATIÈRES

1986

A Québec, Malgré Nez Rouge, cas d'ivresse	1
Plus de contrevenants arrêtés qu'en 84	2
Bonne période pour les taxis	3
Le nombre de morts violentes s'est accru en 85.	4
La société et le défi de l'alcool	5
Comprendre l'hécatombe	6
Prendre la route et la perdre	7
Pour une prévention permanente	8
Laval lance une campagne de sécurité routière	9
Drivers mirror us all when they flout law	10
We sympathize with the drinker	11
Deaths spark public outcry over drunk driving	12
Anti-drunk driving song the rage of Kingston	13
Quand les juges se font actuaire	14
68 surveillants qui ne surveillent rien	15
La CUM et le constat à l'amiable	16
Roadside breath tests set to begin in Montreal	17
La SQ utilisera un nouvel appareil pour l'alcotest	18
Seat-belt crackdown "a priority" for police	19
Les Québécois sont les mieux protégés de tous les Canadiens en cas d'accident de la route	20

Tighten up on seat belts.	21
Transports: Côté ne précise pas le montant des réductions	22
Enquête sur un accident mortel	23
La ceinture de sécurité peut éviter la mort dans 3 accidents sur 4	24
La ceinture : des preuves fraîches	25
Les enfants mal protégés en auto.	26
Prendre la route au Québec	27
Avec l'auto c'est la guerre dans nos rues	28
Des peines encore plus sévères pour les conducteurs ivres	29
Québec entend sévir contre les casse-cou	30
Permis suspendu pendant "un" an	31
Highway law to get "lots of teeth"	32
Police warning : The party's over for drunk drivers	33
Pas de hausse de l'assurance automobile mais peut-être du permis et de l'immatriculation	34
Pour freiner la tuerie routière	35
Eight drivers arrested after breath tests as police crack down	36
Taxe spéciale sur l'immatriculation	37
Accroissement de la prudence des automobilistes	38
Les Québécois conduisent mieux	39
Les vrais tueurs	40
Les chauffeurs ayant demeuré au Québec peuvent se procurer un permis en Ontario	41
70% sont satisfaits des limites de vitesse	42

Qui à des mesures pour favoriser l'utilisation du "cyclope"	43
L'alcool au volant serait trop sévère	44
On ne peut manquer de voir un feu surélevé	45
L'étude de l'UQAR identifie 11 facteurs de risque pour la sécurité routière dans l'Est	46
Le réseau routier de l'Est du Québec n'est pas adapté aux camions lourds	47
L'étude rejoint les priorités de Côté	48
Deux jeunes urbanistes proposent des intersections davantage "piétonnières".	49
Les hôpitaux veulent une politique nationale de sécurité routière .	50
La route fera 20 000 morts au Québec d'ici 15 ans	51
En l'an 2 000 les routes auront "coûté" 100 000 vies au Québec . .	52
Road-death crackdown urged	53
Care-and-control law invalid : judge	54
Autoroute's death toll blamed on maintenance	55
Depuis 1905, plus de 50 000 morts au Québec à cause de l'automobile	56

Québec, Le Soleil, vendredi 3 janvier 1986

Malgré le succès de Nez rouge

Plus de contrevenants arrêtés qu'en 84

Malgré le succès remporté par l'opération Nez rouge et la mise en vigueur de la nouvelle loi fédérale C-19, le nombre d'automobilistes arrêtés par les agents de la police municipale de Québec pour conduite avec facultés affaiblies a augmenté en décembre 1985 par rapport à la même période en 1984.

par Yvan LÉPINE

Le nombre d'effractions du genre compilé par les policiers de Québec est de 55, alors qu'il était de 41 l'année dernière, ce qui représente une augmentation de quelque 34 pour 100 en une année seulement.

Les contrevenants à la nouvelle loi mise en vigueur le 4 décembre sont passibles, s'ils sont reconnus coupables, d'une amende de \$300 et leur permis de conduire est automatiquement révoqué pour une période de trois mois. Pour les ré-

cidivistes, la loi C-19 prévoit un emprisonnement d'une durée de 14 jours et l'interdiction de conduire pour six mois, lors d'une deuxième offense du même genre.

Nez rouge: objectif dépassé

L'opération Nez rouge a pris fin dans la nuit de mercredi à hier. Au total, plus de 2,700 automobilistes ont fait appel aux quelque 1,000 bénévoles de l'équipe mise sur pied par les nageurs du Rouge et Or de l'université Laval dans le but de recueillir des fonds.

Plus de \$110,000 auront ainsi été amassés, soit quelque \$27,000 en pourboires de la part des utilisateurs du service et près de \$84,000 par les organismes et entreprises privées qui ont fait un don pour encourager les nageurs dans leurs efforts pour diminuer le nombre d'accidents sur les routes de la région dus à des automobilistes

ayant les facultés affaiblies.

L'objectif financier fixé était de \$100,000. Il a donc été dépassé d'environ \$10,000. L'an dernier, 250 bénévoles avaient œuvré pour Nez rouge, 463 personnes avaient été reconduites chez elles et les fonds amassés n'étaient que de \$25,000. Cette année, la durée de l'opération avait été portée de 10 à 21 jours.

Joint hier soir par LE SOLEIL, l'entraîneur du Rouge et Or, M. Jean-Marie de Koninck, n'a pas été surpris des données compilées par les policiers de Québec. "Nous savions qu'il y avait eu beaucoup d'arrestations pour conduite avec facultés affaiblies, affirme-t-il. Selon ce que les policiers m'ont dit, la plupart des cas remontent avant le moment où nous sommes entrés en opération. En fait, il y a eu trois ou quatre fois plus d'infractions avant le 12 que toute la fin du mois de décembre."

Les nageurs du Rouge et Or à l'entraînement à Caracas

Les nageurs du Rouge et Or de l'université Laval ne font rien à moitié. Après avoir amassé pas moins de \$110,000 avec leur opération Nez rouge, ils donnent leur

par Yvan LÉPINE

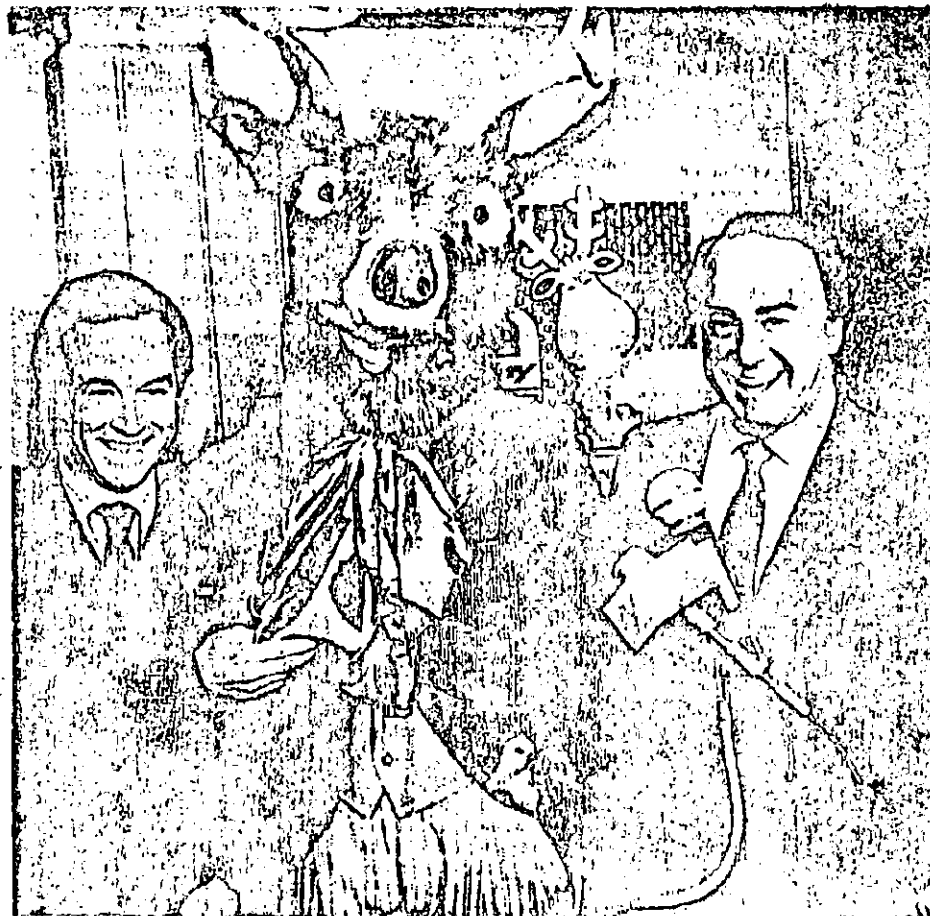
camp d'entraînement à l'extérieur du pays et ils se sont offerts rien de moins que Caracas, au Venezuela, pour se préparer pour la prochaine

Les Expos de Montréal ne vont même pas aussi loin pour tenir leur camp de sélection. Les "pauvres" Tim Raines et compagnie doivent se contenter de West Palm Beach, en Floride.

Les nageurs universitaires n'ont en fait même pas attendu la fin de leur opération Nez rouge. Ils se sont envolés vers le chaud climat de l'Amérique du Sud dès lundi.

ninck est demeuré à Québec pour coordonner les dernières journées de Nez rouge. Il ira rejoindre ses athlètes aujourd'hui.

L'équipe de natation actuellement à Caracas est composée de 25 garçons et filles. Outre les séances d'entraînement, les nageurs participeront à des compétitions. Ils doivent rentrer à Québec dans seulement huit jours, soit



Mélanie reconnaît pour Jean-Marie de Koninck (à gauche) et le président de l'Université Laval, Jean-Jacques Lussier (à droite).

Pendant le Temps des Fêtes

Une bonne période pour les taxis

Rimouski 7/1/86

Les chauffeurs des voitures-taxis de Rimouski sont assez satisfaits de la période des Fêtes, pour ce qui est de l'achalandage. On se rappellera que, lors de l'annonce de l'Opération Nez rouge, Réal Vignola, président de la Coopérative de taxis 800 Inc, avait fait une déclaration, se posant des questions sur l'impact de cette action sur l'industrie du taxi chez nous.

par
Laurent LEBLOND

Rejoint lundi (hier), Réal Vignola a dévoilé que les vacances des Fêtes ont été assez importantes pour l'industrie, qui n'a pas accusé le recul prévu. Bien mieux, la publicité

entourant la conduite en état d'ébriété au volant, l'information au sujet de l'Opération Nez Rouge, la force de répression de la loi C-19, qui est entrée en vigueur le 4 décembre, ont été des facteurs déterminants dans l'évaluation de cette situation.

Réal Vignola confie que plusieurs automobilistes ont préféré laisser leur véhicule à la maison, lorsqu'ils étaient invités à des soirées du temps des Fêtes. Ils appelaient plutôt une voiture-taxi, qui allait les mener à bon port et qui les ramenait à la maison, à la fin de la soirée. C'est l'une des raisons qui expliquent la diminution des tests d'ivresse-mètre, telle que les corps policiers de la région l'ont

constatée. Il y a plus: plusieurs conducteurs ont préféré laisser leur automobile chez leurs hôtes et ont requis les services d'une voiture-taxi pour revenir à la maison. L'influence de l'Opération Nez Rouge a sûrement été importante à ce point de vue, de même que la mise en vigueur de la loi C-19.

Réal Vignola déclare que, entre le 5 décembre et le début du mois de janvier 1986, l'industrie rimouskoise du taxi a connu de bonnes journées. La prudence des gens a eu plusieurs motivations, ce qui a provoqué des conséquences valables pour les conducteurs de taxis de Rimouski. «C'est important, car notre année a été relativement bonne», a-t-il conclu.

Québec, Le Soleil, samedi 11 janvier 1986

Est du Québec

Le nombre de morts violentes est accru en 85

↪ Au moins 633 personnes ont connu une mort violente dans l'Est du Québec au cours de 1985, soit une augmentation de 47 sur l'année précédente. Cette compilation effectuée par LE SOLEIL ne tient pas compte des suicides.

par Lucien LATULIPPE

Comme d'habitude, les accidents de la route ont eu une bonne quote-part des victimes, soit 434, une augmentation de 50 sur 1984. Trois cent six de ces personnes ont péri à la suite d'accidents impliquant des autos et des camions, 182 lors de collisions et 128 à la suite d'embarcadés.

Les autres accidents de la route ont coûté la vie à 46 piétons (77 en 1984), 16 cyclistes (11 en 1984), 56 motocyclistes ou occupants de motos (50 en 1984) et six motoneigistes (six également en 1984).

Les pires accidents se sont produits à Cap-d'Espoir, en Gaspésie, le 7 septembre, six morts; au Lac-des-Aigles, dans la région de Rimouski, le 31 mai, cinq morts; et à Bajeville, le 27 juin, quatre morts. Il y a eu de plus six accidents avec trois morts.

Dans l'Est du Québec, 26 personnes ont aussi péri dans le feu en 1985 (32 en 1984) et 66 sont mortes par noyade (56 en 1984). Il y a eu 36 meurtres (28 en 1984). Les accidents de travail ont fait 25 victimes (42 en 1984) et les tragédies aériennes, 21 (en 1984). Vingt-trois autres personnes sont mortes accidentellement de différentes façons, soit par asphyxie, hypothermie, chute, coups de feu accidentels, etc.

Des meurtres

Des 36 meurtres, six n'étaient pas laurcis. Huit ont eu lieu à Québec ou éclaircis, 24 dans la région 03 ailleurs dans l'Est du Québec.

Les deux premiers de l'année ont eu lieu le 1er janvier, l'un à Québec l'autre à Saint-Georges de Beau-

Deux de ces 36 meurtres ont coûté la vie à deux personnes, en

même temps, soit deux policiers à Québec, le 3 juillet, et deux enfants à Les Étroits, dans le Témiscouata, le 16 août. Le dernier a eu lieu à La Baie, le 12 décembre.

L'arme du crime est une arme à feu dans 17 cas, un couteau dans neuf, des traumatismes ou coups dans six et la strangulation dans deux. Les deux derniers sont une auto contre un obstacle et un bébé né viable abandonné.

Les meurtres non éclaircis sont celui du bébé trouvé à l'Ascension, au Lac-Saint-Jean, celui de Sylvie Poirier, âgée de 25 ans, trouvée assassinée à Breakeyville, près de Lévis, le 29 juin, de Gilbert Côté, âgé de 34 ans, tué à Charlesbourg, le 23 octobre, de Percy Thompson, âgé de 70 ans, hôtelier de Barachois, en Gaspésie et de Serge Dufour, âgé de 37 ans, à Sacré-Coeur de Saguenay, le 3 novembre.

En plus de ces 36 meurtres, il y a eu deux homicides. Un jeune homme a été abattu par des policiers à Beauport et un autre, à Chicoutimi.

Au nombre des 66 noyés, cinq ont péri ensemble en deux occasions. L'une de ces tragédies de l'onde a eu lieu dans la région de Sept-Îles, le 15 avril, et quatre de ces noyés ont été trouvés. Les victimes étaient de la Côte-Nord. L'autre s'est déroulée au large de Sainte-Félicité de Matane, le 24 juillet, et les cinq noyés, des gens de Montréal, ont été repêchés.

La pire tragédie aérienne a été enregistrée à Schefferville, le 30 septembre. Un avion transportant huit personnes, dont six chasseurs de la région de Chicago, s'est écrasé au moment d'atterrir. Un brouillard soudain de neige serait en cause.

Domages par le feu

Deux des nombreux incendies enregistrés dans l'Est du Québec en 1985 ont fait quatre victimes, chacun. Quatre hommes ont péri dans l'incendie d'une maison au 376 rue de la Salle, à Québec, le 23 mars, et quatre enfants de la même famille ont connu le même sort dans l'incendie de leur maison aux Îles de la Madeleine, le 19 décembre.

Le feu a entraîné des pertes matérielles d'au moins \$54,600,000 en 1985 dans l'Est du Québec. La ville de Québec en déplore près de \$8,000,000, en plus de huit morts.

L'incendie le plus coûteux à Québec est celui de l'édifice Saint-Laurent, sur la Grande-Allée, le 1er janvier. Il a entraîné des pertes évaluées à \$4,000,000.

Dans tout l'Est du Québec, il y a eu 11 incendies qui ont causé des pertes d'un million et plus. Le pire de tous est celui des abattoirs Lavoie, à Chicoutimi, le 27 février. Il a

été estimé à \$5,000,000. Il y en a eu un autre de \$4,000,000 celui de la sciencière Conrad Poulin et fils de Lac-Frontière, dans Bellechasse, le 7 sept.

La société et le défi de l'alcool

Il aura fallu que des dizaines de milliers de personnes meurent et que des dizaines de milliers d'autres soient blessées gravement avant que la société canadienne ne commence à réaliser vraiment toute l'ampleur du problème causé par la conduite automobile en état d'ébriété.

par
Alain
GUILBERT



Il y a quelques jours à peine, en banlieue de Montréal, trois citoyens ont été fauchés par un automobiliste dont les analyses sanguines démontraient un taux d'alcool de 22, soit presque trois fois plus que la limite légale, et qui n'avait même pas de permis de conduire depuis une condamnation pour facultés affaiblies survenue trois ans plus tôt.

Cette tragédie a entraîné un tollé pour réclamer une surveillance accrue de la part des policiers et des peines plus sévères de la part des tribunaux afin d'éliminer une fois pour toutes de la route tous ces "criminels" qui montrent une insouciance téméraire et déréglée à l'égard de la vie des autres.

Le problème n'est pas nouveau; loin de là. Mais heureusement, plusieurs indices semblent indiquer que l'ensemble de la société semble enfin s'en préoccuper.

En décembre, des amendements au code criminel prévoyant des peines plus sévères que jamais à l'endroit des personnes qui conduisent leur véhicule après avoir consommé de l'alcool sont entrés en vigueur. Dans l'ensemble, l'opinion publique a applaudi à ces mesures.

Au même moment, à Québec, une initiative admirable, l'Opération Nez rouge, menée par des étudiants de l'université Laval et la station radiophonique CHRC, permettrait à plus de 2,000 "fêtards" de rentrer chez eux en toute sécurité tout en sensibilisant la population au problème de l'alcool au volant. Un aspect intéressant de cette démarche réside dans le fait qu'elle a trouvé des imitateurs dans plusieurs autres villes de la province.

Au cours des quatre dernières semaines, dans le cadre des Beaux Dimanches, la société Radio-Canada a présenté une série d'émissions dramatiques à souhait, comme seule la télévision peut le faire, pour nous montrer, d'une part, l'insouciance et l'inconscience de ceux qui prennent le volant après avoir consommé de l'alcool, et, d'autre part, les conséquences des drames déchirants provoqués par ces mêmes personnes.

Et voilà maintenant que l'entreprise privée s'intéresse aussi à ce fléau. Cette semaine à Québec, la brasserie Molson dévoilait un programme de sensibilisation à l'alcoolisme auprès des étudiants de niveaux collégial et universitaire, une campagne qui sera menée à la grandeur de la province et qui nécessite un investissement de l'ordre de \$200,000.

Quelques heures plus tard, le comédien-chanteur Jean Lapointe dévoilait tous les détails d'un téléthon portant sur l'alcoolisme, qui se déroulera sur les ondes de Radio-Québec le 6 avril, un spectacle à grand déploiement qui aura pour but à la fois de sensibiliser l'opinion publique à ce grave problème et de recueillir des fonds pour développer des programmes de réadaptation à l'intention des alcooliques.

Bien sûr, toutes ces initiatives ne ramèneront pas à la vie ni ne guériront ces innombrables victimes de l'alcool au volant. Elles auront au moins pour résultat de sensibiliser davantage la population à un problème que trop de gens ont encore tendance à ne pas prendre au sérieux. En effet, à qui n'est-il jamais arrivé de prendre le volant après avoir consommé un peu trop d'alcool au cours d'une soirée ou d'une fête? Avons-nous alors eu conscience de poser un geste criminel? Pourtant, c'en était bel et bien un.

Jamais les policiers, les législateurs et les tribunaux ne seront trop sévères lorsqu'il s'agira de nous protéger contre nous-même. Heureusement, la sensibilisation à un problème constitue déjà un début de solution, même s'il ne faut pas se

Le Solf, Samedi 15-01-86

LE ZÈLE revenu à la Sûreté du Québec, l'entrée en vigueur des nouveaux articles du code criminel contre l'alcool au volant, et la campagne d'éducation menée sous l'égide de la Régie de l'assurance automobile; tout concourra cette année à réduire le bilan, parfois lourd, des « accidents » survenus au cours des Fêtes.

À première vue, les statistiques livrées par les services policiers ne font pas état d'un virage spectaculaire. Pourtant, une baisse de 21 % des décès n'est pas négligeable. Mais tant que des analyses plus poussées n'auront été publiées — notamment sur base régionale — il sera difficile de dresser un bilan significatif et surtout d'en tirer pour l'avenir des conclusions pratiques.

Déjà, cependant, il semble bien que la mentalité des gens soit en train de changer. D'une année à l'autre, on ne peut toujours comparer les données, car certains facteurs changent : surveillance policière, condition routière, modification dans la signalisation. Mais dans l'esprit d'un grand nombre, il est vraiment devenu « criminel » de conduire en état d'ébriété.

L'insouciance au volant n'a certes pas disparu, comme on le constate encore sur nos routes. Mais l'insouciance traditionnelle à l'égard de l'alcool sur la route a subi un choc salutaire.

En effet, un nombre plus impor-

tant encore cette année de conducteurs au nez rouge se sont prévalus des services bénévoles offerts par des compagnies de taxi ou de simples citoyens. Cet effort communautaire, s'il n'a pas fait chuter la statistique, l'aura certainement stabilisée.

La différence peut laisser froid le statisticien. Elle importe néanmoins à toutes les personnes, victimes, familles, employeurs pour qui le coût humain et financier des tragédies routières est bien plus lourd qu'il n'apparaît aux simples communiqués de la police.

Ainsi que le signale l'Office national du film (ONF) en annonçant la série *Prendre la route* à Radio-Canada, documentaire spectaculaire qui débute dimanche prochain aux « Beaux Dimanches » : « chaque année en Amérique du Nord, 250,000 grands blessés ont à vivre sous le coup du choc ».

L'alcool n'explique pas tout, cependant. Un bilan des accidents routiers pour la période quinquennale 1980-1984 établi par la Régie de l'assurance automobile du Québec indique des variantes persistantes entre les mois de l'année (les Fêtes ne sont pas nécessairement la pire période, même si les accidents doublent dans la semaine joyeuse d'avant Noël).

Des bilans régionaux pourraient aussi indiquer d'utiles programmes à

développer, suivant qu'on intervient en milieu fortement urbanisé ou dans certaines autres régions. De même, des analyses de « délinquance » pourraient suggérer à la Sûreté du Québec et aux autres services policiers des opérations préventives encore plus sophistiquées.

On peut sans doute améliorer encore la sécurité des véhicules et la visibilité des routes. Un progrès significatif peut être fait notamment dans la prévision des conditions dangereuses : chaussée gelée, brouillard, bouchon de circulation. Mais si vraiment 85 % des accidents ont une cause « humaine », c'est du côté de l'éducation, de la prévention et — aussi — de la répression qu'il faut agir.

Le changement qui s'impose est d'envergure. S'il ne passe pas par la solution, peut-être illusoire, des suppressions de permis ou d'un âge plus élevé pour la conduite automobile ou la consommation de boissons alcoolisées, il commande de la part des médias et des autorités une attention plus critique à l'hécatombe et à ses causes.

Il n'y a pas là un projet de société, mais certainement un objectif social prioritaire : on l'atteindra en quelques années, pour peu qu'on cesse de voir dans les tueries de la route un phénomène « accidentel ».

— JEAN-CLAUDE LECLERC

12 ■ Le Devoir, lundi 20 janvier 1986

ARTS ET SPECTACLES

Prendre la route . . . et la perdre

RADIO-TELE

NATHALIE PETROWSKI

C'est sans aucun doute une des plus déprimantes séries de télévision jamais réalisées. Une des plus dramatiques aussi. *Prendre la route*, animé par Pierre Nadeau, conçu et produit par son frère Jacques, agit à titre de véritable douche froide sur le spectateur. L'épisode diffusé hier soir aux *Beaux Dimanches* et intitulé « Sous le coup du choc », est l'oeuvre du cinéaste Paul Cowan qui a également signé « Facultés affaiblies », présenté au cours des prochaines semaines aux *Beaux Dimanches*. Les reportages de Cowan sont, de loin, les plus forts et les plus troublants. Ils auront probablement plus d'impact que les deux autres qui traitent de façon didactique, et par le biais de mises en scène, des problèmes de l'inconduite.

Dans « Sous le coup du choc », les premières images de la salle opératoire du Centre de traumatologie de Baltimore indiquent que ce qui va suivre ne sera pas très joli ni très réjouissant. Très vite, les événements se précipitent dans la salle encore vide mais déjà sur le qui-vive, prête à recevoir son lot quotidien de victimes de la route, passablement amochés sinon au seuil de la mort. Le message est clair : un accident de la route, ça fait mal, ça coûte cher. Plus encore, un accident, ça n'arrive pas qu'aux autres; ça arrive à tout le monde, y compris

aux spectateurs confortablement calés devant leur téléviseur.

La qualité première de la série est de traiter en profondeur d'un fléau tellement courant qu'il en est devenu banal. À force de redondance et de répétition, à force de voir les cas se multiplier devant la caméra, la banalité est court-circuitée par le drame humain dont personne, ni les acteurs ni les spectateurs, ne connaît le dénouement. La prise de conscience du spectateur passe, certes, par la manipulation de ses émotions, mais le cinéaste a l'intelligence de ne pas s'arrêter là et de continuer à tirer sur le fil ténu des événements et surtout de leurs conséquences brutales.

Prendre la route est un document unique en son genre. Malgré les statistiques qui dressent chaque année des bilans accablants et produisent leur sinistre cortège de civières, de chaises roulantes et de cercueils, personne n'a jamais pensé (osé) traiter du sujet pendant plus de 20 minutes. Personne n'est entré dans le détail pour analyser les causes ou suivre ces destins ordinaires profondément bouleversés par une distraction de 30 secondes.

L'exploit de *Prendre la route* se situe précisément là. On ne fait pas qu'y parler des ravages des accidents de la route : on les montre, sans trucage, sans complaisance et avec une dose de sensationnalisme pour une fois nécessaire. Au-delà du cliché du tas de ferraille fumant qui gît sur la route, au-delà du folklore noir des sirènes qui hurlent dans la nuit, des hélicoptères et des civières,



res, la caméra nous fait découvrir des êtres humains. Elle traque aussi bien leur sommeil comateux que leur réveil douloureux. Elle capte les larmes amères des proches qui pléignent, impuissants, au pied du lit. Elle retrouve les victimes plusieurs mois plus tard, parapalés, meurtris et payant du prix de leur vie ou de leur raison la dérive d'un soir.

Dans « Facultés affaiblies », le cinéaste remonte la filière légale et suit en parallèle la famille de la victime et celle du coupable. Dans un premier cas, le coupable est un homme de 40 ans, condamné à 14 reprises pour conduite en état d'ébriété. L'accusation, cette fois, est grave, puisque deux personnes ont perdu la vie par sa faute. Le deuxième exemple est plus problématique. Kevin Coogin, 17 ans, est un jeune homme modèle. Il a eu le malheur, un soir, de conduire en état d'ébriété. À deux coins de rue de chez lui, sa voiture a heurté de front deux autres jeunes qui sont morts sur le coup. Si le résultat est le même, les circonstances sont dif-

férentes. Les deux hommes sont-ils également coupables ? La question en fera réfléchir plusieurs.

C'est le grand mérite de *Prendre la route*. La série ne nous met pas seulement face à des évidences, elle nous invite au questionnement. Le seul reproche qu'on puisse faire aux auteurs, c'est de ne pas avoir enquêté sur les mythes de puissance et de vitesse qui s'installent entre les conducteurs et leur voiture. Il aurait fallu apporter les témoignages de ces fétichistes de la machine qui passent leur week-end à astiquer leurs engins. Ou encore les témoignages des conducteurs qui se défoulent au volant en projetant leurs états d'âme et leurs agressivité sur leur voiture. Ces témoignages sont absents, tout comme les images véhiculées par la publicité et qui contribuent dangereusement à nourrir un climat de compétition sur la route. Ces aspects-là sont négligés au profit de la morale du civisme au volant. C'est oublier qu'un accident de la route commence dans la tête, bien avant la courbe fatale ou le premier verre.

CINEMA

h 15, 7 h, 9 h
CINEMA MONTREAL I: (521-7870) — "Opération beurre de peanut" — "Les destructeurs"

ELYSEE I: (842-6053) — "Decision" 7 h, 9 h.
ELYSEE II: — "L'été prochain" 7 h 15, 9 h 15

EWI (5) — "Like" 15

h 15

Pour une prévention permanente

LE SOLEIL
22/01/86, B-4

La conduite en état d'ébriété est un problème social majeur au Québec. Plus de 50 pour 100 des accidents routiers ont comme principal facteur causal, l'ivresse au volant. Consciente de ce problème, l'équipe formée par monsieur Jean-Marie de Koninck, mieux connue sous l'appellation Nez Rouge, pour d'une part contrer ce fléau social particulièrement présent durant le temps des fêtes et d'autre part amasser des fonds au profit des nageurs du Rouge et Or de l'université Laval a été sans contredit un succès. Félicitations à l'initiateur et aux quelque 1,000 bénévoles qui ont permis à 2,700 automobilistes de retourner chez eux en toute sécurité (LE SOLEIL, vendredi le 3 janvier 1986)

et ainsi d'amasser pas moins de \$110,000.

Compte tenu que le problème de la conduite en état d'ébriété est un problème permanent et pas seulement périodique (temps des fêtes) nous nous permettons de faire une suggestion à l'équipe de l'Opération Nez Rouge de Québec, soit de consacrer une partie des sommes amassées au cours de l'opération, au soutien d'autres initiatives de prévention de la conduite en état d'ébriété applicables les autres mois de l'année. Comme cela tout le monde y trouverait son compte.

Vous pourriez poursuivre votre travail de sensibilisation d'information et de prévention de la conduite en état d'ébriété dans le cadre de l'opération annuelle

Nez Rouge tout en continuant d'amasser des fonds pour l'équipe Rouge et Or de l'université Laval. Les sommes réservées à la prévention de l'ivresse au volant ad hoc fort intéressante mais qui n'atteindra que partiellement ses objectifs si elle ne demeure que pour un temps limité de l'année.

Ramasser des fonds tout en travaillant sur un problème social tel que celui-ci c'est bien, mais c'est encore mieux si au moins, une partie des sommes récoltées demeurent disponibles pour contrer le problème qui nous a servi pour amasser des fonds. C'est évident que si vous partagez équitablement les sommes ramassées entre la prévention de l'ivresse au volant et

les nageurs Rouge et Or, vous aurez par la même occasion fait preuve d'un geste social et humanitaire de grande qualité.

Le problème de l'ivresse au volant est un problème de société et c'est avec des personnes de votre qualité que nous pourrions convaincre l'ensemble de la population de prendre ses responsabilités tout au long de l'année. Bravo!

De la responsable du dossier de la sécurité routière au Département de santé communautaire du Centre hospitalier régional de Rimouski

Solengo Charost
Rimouski

Drivers mirror us all when they flout law

QUEBEC — On a busy expressway, a large truck suddenly, without signalling, veers to the left into the next lane. A car in the lane the truck is entering swerves to the left to avoid it — and slams into the side of a pickup truck in the next lane.

This scene might once have been amusing in the context of some car-chase movie, before the *genre* became overdone. But the scene actually occurred in real life somewhere in the Montreal area. And since it happened at high speed and endangered several lives, the scene was frightening rather than entertaining.

This and several other horror stories like it were captured on film and shown recently on Radio-Canada, the CBC's French-language television network. The program was one of the episodes of a four-part documentary series on traffic safety titled *Prendre la Route*. The series was co-produced by the National Film Board and Idéacom Inc.

Much of the footage for the series was shot in the United States. But the episode that featured the expressway chain reaction was filmed entirely in this province, by camera crews at roadside, in a helicopter and with a provincial police patrol. It focused on the driving habits of Quebec drivers, and the picture it presented was not a flattering one.

Familiar expressway scenes

Some of the scenes shot on the province's expressways were familiar ones. There was one car using the shoulder to pass long lines of backed-up traffic. There was another backing up along the shoulder to reach an exit the driver had missed. There was a third tailgating another car in the passing lane, following at high speed barely a couple of metres behind. There was a motorcyclist weaving through traffic at high speed, tailgating and passing cars on the right.

But there were other scenes that, even by Quebec standards, were unbelievable. Remote-control cameras at the entrance to the Louis-Hippolyte Lafontaine tunnel showed a car stopped in the left-hand lane immediately outside the tunnel, with a long line of traffic backed up behind it, and a provincial police patrol car stopping to offer assistance.

In an interview, one of the policemen related how the driver had declined their offer to call a tow truck. His car was not having mechanical troubles, he explained; a song he liked had come on the car radio, and he had stopped outside the tunnel so that he could listen to it all the way through. "Two or three times," the policeman said, "we've seen people in wheelchairs in the Ville-Marie tunnel."

The program could only have been an embarrassment to any Quebec driver with any honesty who saw it. Several times, the program made the point that many of the motorists who drive dangerously have no idea that they're doing so. In one sequence, a driver who had admitted to drinking "two or three" beers, "a little wine" with dinner and a *digestif* afterward and showed obvious signs of impairment when stopped by police kept insisting he was fit to drive until a breathalyzer test showed his blood-alcohol level to be more than twice the legal limit.

But the bad driving habits that are common in this province are the result of more than a lack of awareness of, or a refusal to admit, our limitations. They are also a reflection of our worst characteristics as a people.

Insecure and irresponsible

Our behavior behind the wheel shows us to be insecure, self-centred, irresponsible. We may think that exceeding the speed limit, tailgating or weaving through traffic demonstrate our prowess; what they really show are our immaturity, our impatience, our impulsiveness. They show our lack of control over ourselves and our lack of respect for others.

They also show a general lack of respect for the law. It is not only drivers in this province who flout the law whenever convenient to do so.

Union leaders call illegal strikes and parents enrol their children in clandestine English-language classes, and both then demand amnesty in the name of some greater good above the law. Successive governments choose which laws they will enforce and which they will ignore, which violators will be prosecuted and which will be allowed to go unpunished, on the basis of political expediency. The police themselves disregard the law as a pressure tactic to advance their own interests.

We have apparently ceased to believe in the law, if we ever did, as a system of restraints that we have imposed upon ourselves, as a willing exchange of a part of our freedom in return for our own protection and that of others. We see no connection among ourselves, the governments we elect and the laws that they (not we) adopt. Instead, we see laws as restrictions that have been placed upon us by others for reasons that have nothing to do with us, and which we are morally free to violate as long as we can get away with it.

It is likely, then, as *Prendre la Route* concluded, that the most effective way to get Quebecers to improve their behavior behind the steering wheel is to put more police on the road. We don't appear to be able to police our-

We sympathize with the drinker

The couple sat down at the end of the bar. She ordered a club soda with lime, he drank beer.

"Can you believe that guy's arrogance?" the woman was saying.

"Three years ago he got nailed for drunk driving, and he's been driving without a licence ever since. That is really arrogant."

Arrogance, while clearly not a virtue, is not punishable under the federal Criminal Code. No where is it written that a person can be fined or jailed for premeditated arrogance.

Of course, drunk driving is different.

Under the beefed-up laws against impaired driving adopted last Dec. 4, a first conviction carries a minimum fine of \$300 and a three-month suspension of driving privileges. A second conviction carries a six-month licence suspension and a minimum jail term of two weeks. A conviction in a fatal accident can bring a drunk driver a maximum of 14 years.

Three men who were struck by a car while picketing Monday night now are dead. The driver of the car later failed three breath-analysis tests; he had almost three times the legal limit of alcohol in his system.

Public response surprising

Public response has been wondrous. There has been the requisite amount of tongue-clucking, a call for tougher enforcement of the impaired driving laws. There is a genuine anger by people who believe Something Must Be Done.

But when many Montrealers scratched a layer deeper — really wrestled with their consciences — they have slowly come to other, less popular, conclusions.

Their focus has shifted from the three strikers and their families' grief to peripheral issues — from drunk driving to arrogance, to borrow the woman's word.

In conversations yesterday, the personal anguish the driver will feel for the rest of his life, no matter what happens in the legal process, and the dashed prospects of his successful career were the themes that recurred. Some people even wondered what the strikers were doing on the north service road of the Trans-Canada around midnight, anyway.

The reason for the muted response to the tragedy might be this:

Almost everyone who drives probably has done so while under the influence. Most people will admit that at least once in their lives, they have been behind the wheel of a car when they should not have been.

'Just the alcohol talking'

So when an apparently successful and talented man is yanked before a coroner's inquest on the deaths, there is no snap judgment.

The person driving the car Monday night could have been any of us.

The sad fact is that no amended law is going to bring an immediate change in attitude. And the Canadian attitude toward alcohol is general forbearance. You can behave like a first-class jerk, call your boss names, maybe even beat up your spouse, and somebody somewhere is going to say, "Oh, he didn't mean it. He didn't know what he was doing. He was drunk at the time. That was just the alcohol talking."

The argument is as common as it is perverse. Drunkenness often is accepted as a waiver of social responsibility.

And if people shrug and pardon the drinker for acting inhumanly when he steps out of line verbally, there is only a small moral leap to pitying a drunk driver as much as his victims.

This tolerance for alcohol — in the social mainstream if not in the bloodstream — has been best demonstrated by area police.

Some found new law too tough

After the new laws went into effect, two South Shore policemen suggested cops might be more lenient in "borderline" situations because of the severity of drunk driving penalties.

One suggested that police now would be more willing to send an offender home in a taxi rather than submit him to a seemingly draconian punishment of a suspended licence and a heavy fine. For these officers, the booze was OK but the law seemed out of line.

And in one of the most insulting lines of drive yet fed the public, a Montreal Urban Community police official said: "People would feel more aggressive and angry if we conducted spot checks." The official was explaining why only 49 drivers were stopped for suspected impaired driving between Christmas and New Year's.

MUC police director Roland Bourget has said no new checks will be instituted in the wake of the fatal incident Monday.

So three men are dead, and the wrong man is mourned. Of course, nobody wanted anyone to die on the Trans-Canada service road. In that limited sense, what happened was an accident.

Accidents can happen. And they will continue to happen if people still think of alcohol as an excuse and not a reason.

(13 février 1986)

Deaths spark public outcry over drunk driving

By SUSAN SEMENAK
of The Gazette

A public outcry for tougher measures to keep drunks off the road has been touched off by the deaths of three men who were hit Monday night by a car driven by an impaired driver.

Health and highway safety officials and citizens' groups called for stricter measures to curb Quebec's mounting highway death toll — the highest in the country.

Experts called for more police presence on roads, spot checks and tougher penalties for drunk drivers.

Roger Chouinard, 31, became the third fatality of the accident that killed two of his colleagues when he died at 10:30 a.m. yesterday.

He was pulled from life-support systems by doctors at Montreal General Hospital — where he was taken after a car plowed into a picket line in Pointe Claire.

Jean Foisy-Marquis, an official with the Régie de l'assurance automobile, said the only way to stop the carnage on Quebec roads is by bolstering police presence and introducing special highway safety patrols.

"The presence of police on the lookout for drunk drivers is not at the level it should be," Foisy-Marquis said in an interview yesterday.

"Public behavior behind the wheel won't change until the word gets around that the police are out and that catching drunk drivers is a high priority."

Dr. Anton Grunfeld, of the Canadian Association of Emergency Physicians, said measures such as police roadblocks and spot-check blitzes have the greatest impact on drunk driving.

"It's a shame there isn't more control," said Grunfeld, who works at the Royal Victoria Hospital.

There were 1,200 traffic deaths

in Quebec in 1984, according to the province's automobile insurance board.

Traffic accidents in Montreal rose by 13 per cent last year over the same period in 1984. Alcohol was a factor in at least half of the MUC's fatal traffic accidents that year.

In Toronto, there was a 16 per cent decline in accidents. As part of a program known as RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere), tens of thousands of Toronto motorists are stopped each year by special patrols.

By comparison, only 49 motorists suspected of drunk driving were stopped in Montreal during what was identified as a clamp-down between Christmas and New Year's Day.

MUC Police Director Roland Bourget, interviewed Tuesday, downplayed the need for an intensive program to nab drunk drivers.

The RIDE program is "excellent," Bourget said, "and if ever we need one, we'll introduce a similar program."

Chouinard was hit while walking a picket line at Wire Rope Industries Ltd. on the North Service Rd. of the Trans-Canada Highway with several other strikers.

The company's 170 employees — members of the International Association of Machinists — have been picketing outside the building 24 hours a day since they walked off the job Jan. 22 to back their demands for 5 and 6 per cent pay increases.

But yesterday, the only hint of conflict were the signs stuck in the snow banks.

Guy Miron, 30, was killed almost instantly. Gaétan Duguay, 31, died early Tuesday at Sacré Coeur Hospital.

Montreal Urban Community police told a coroner's inquest Tuesday that William Craig, a

39-year-old Nordair commercial pilot, had almost three times the legal limit of 80 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood when tested with a breathalyzer.

Wayne Clifford, a Beaconsfield High School guidance counsellor who helped launch a local chapter of Students Against Driving Drunk, said impaired driving has too long been considered less than criminal.

"Police are copping out too much instead of nailing people left, right and centre," said Clifford. "Instead, there's an acceptance of drinking and driving — even at the high school age."

Clifford advocates earlier bar closing hours, raising the drinking age, and regular police spot-checks and breathalyzer tests outside popular bars during weekends.

Under new changes to the Criminal Code, the minimum fine for drunk driving has increased to \$300 from \$50.

The new law provides a maximum 14-year prison term and a 10-year licence suspension for impaired driving that causes death.

Craig was driving without a permit following a prior conviction of impaired driving in 1983. He had failed to take the mandatory driving test to regain his permit, which had been suspended for three months.

He had spent almost five hours before the accident Monday at a West Island restaurant and bar, drinking wine with friends.

Nordair has suspended Craig with pay until after the coroner's inquest — which resumes March 11 — "for his sake and the public's," Nordair official Paul Coyette said in an interview yesterday.

"He'll be trying to clear up his legal problems," Coyette said. "He's under a lot of tremendous pressure right now and he won't be flying until his problems are resolved."

Anti-drunk driving song the rage of Kingston

KINGSTON, Ont. (CP) — When request lines open at local radio station CKLC these days, most listeners aren't asking for Dire Straits, Simple Minds or Bruce Springsteen. They want The Party Zone.

The group is the current musical rage in this quiet college town in eastern Ontario.

The six band members, students of Rideau District High School in the nearby community of Elgin, wrote and produced an anti-drunk driving song and dropped a cassette of their effort at the station about two weeks ago.

They hoped for some air play. What they got was the AM station's most-requested song.

Night disc jockey Chris Ryan, who has fielded many of the calls,

says the popularity of the song, *If Only I Had Taken The Time*, is nothing less than "phenomenal."

Ryan said it's all too common for small-time groups to try to convince their local station that their song is the next No. 1 hit single. This one was different.

"It had a good message," said Ryan. "And it's a hot topic now, especially from a student standpoint."

The station first played the song Feb. 17 and the request lines lit up. It was the fourth most requested song that night.

Ryan suspects the majority of callers were probably Rideau students because they had been told the song was to be aired that night. But the next night, "it just went crazy," said Ryan, who runs two

record request listings weekdays — the Top Seven at 7 p.m. and the Top Five at 10 p.m.

The song immediately hit No. 1 on both lists, and that's where it has stayed.

Disc jockey Jim Elyot, who works before Ryan, said by the week's end, if the station fielded 20 calls an hour, 15 were for the song.

Requests from daytime callers began to flood the station by mid-week, including some from parents who liked what they heard. Students from other high schools also started calling to say they appreciated what the Rideau group had done.

"I didn't realize the awareness for anti-drunk driving was as high as it is," Ryan said. "Now there is a

real high school interest in it — not just Rideau."

The band composed the song in mid-January, practised it for a month and then recorded it.

"The first night I heard it on the radio, I got choked up and started crying," said Elaine Sled, one of the group's singers. "It was hard to believe they were really playing our song. We hope it makes people realize they shouldn't drink and drive."

The idea for the song originated with Joan Kennedy, a teacher at Rideau District who is involved in the school's ambitious Students Against Drunk Driving (SADD) program.

Kennedy said the school will be distributing the song to other radio stations.

"Every high school in the area is involved in the SADD program and it's very prevalent in the minds of the students."

CKLC, the only radio station with a copy of the record, is willing to supply other stations with the song on request. Rideau District, with the help of CKWS-TV, has also produced a video about the student program that is to be broadcast on the local station.

The 30-minute video will include The Party Zone's song, along with two short plays and an interview with Christine Nash of Lansdowne, about 35 km east of Kingston. Her 16-year-old son Ronnie died in a drinking-related car accident last October.

The video will also be made available to other schools.

Quand les juges se font actuaires

Le juge René Letarte de la cour supérieure n'a pas le choix. S'il estime que les préjudices causés à une victime "valent" \$1,8 million, il doit lui en accorder \$2. Et ce n'est pas pour mériter le titre de "Juge Père Noël" ou de "M. Quantum" qu'on lui attribue dans le milieu judiciaire. C'est ce qu'il doit imposer pour permettre à la victime de vivre à l'aise, durant 20, 28 ou 40 ans, jusqu'à la fin de ses jours.



par
Louis
LEROUX

Le juge Letarte a signé les jugements accordant les plus grosses indemnités au Québec à des victimes d'accident.

Louis Paul Quigal, un Gaspésien, a reçu \$1,5 million à la suite d'un accident de la route. A Nadine Bouliane, 10 ans, le juge Letarte a octroyé, en 1984, \$2,7 millions, à la suite d'un accident de toboggan, aux Glissades Valcartier. Au bébé Gravel devenu infirme à la suite d'un accouchement mal fait à l'Hôtel-Dieu d'Amos, le juge Letarte a estimé juste d'accorder \$2,4 millions, en 1984. Ces deux derniers jugements sont en appel. Les victimes n'ont pas encore reçu un sou.

Des indemnités astronomiques

Le juge Letarte n'a rien inventé. Il applique tout simplement un principe émis en 1979 dans les jugements Andrew-Thornton-Teno, cette "trilogie de la Cour suprême" dans laquelle la plus haute cour du pays conclut que "toute victime a le droit d'être traitée dans son milieu, quel qu'en soit le coût". C'est bien simple, explique le juge Letarte, "il faut que le responsable rembourse ce qu'il a enlevé à la victime".

Simple et compliqué à la fois. Il faut compenser la douleur, les frais médicaux, le salaire que la victime aurait pu gagner (quelle aurait pu être la profession de Nadine si elle n'avait pas eu cet accident qui l'a laissée paraplégique?)... sans oublier de tenir compte de l'impôt à payer sur l'indemnité et les frais d'administration pour placer l'argent.

"Il faut tout prévoir: le temps que vivra la victime, les soins dont elle aura besoin. Il faut même que je lui trace un plan de carrière. En fait, c'est juste et je ne commande pas les services funéraires!" lance René Letarte.

Le juge a maintenant à sa disposition des services qu'il n'avait pas autrefois: tables actuarielles, calculs de l'espérance de vie selon les handicaps, tables de coûts médicaux.

De \$30,000 qu'ils coûtent en 1986, les mêmes soins médicaux s'éleveront à \$833,000 dans 50 ans, prévoient les actuaires. Nadine Bouliane, devenue paraplégique à 10 ans, pourrait bien vivre jusqu'à 60 ans. Le juge en tient compte dans ses calculs.

Même chose pour le salaire. Si elle n'avait pas eu cet accident, Nadine aurait pu être institutrice, comme sa mère, ou ingénieure ou... Le juge Letarte a prévu pour elle un salaire de \$22,000, pendant 40 ans de vie professionnelle. Il lui accorde une augmentation salariale de 7 pour 100 par année... Des chiffres conservateurs, mais qui finissent par faire pas mal de sous.

\$100,000 pour la souffrance

Aux montants prévus pour payer les frais médicaux, le salaire perdu, s'ajoute une compensation pour la souffrance.

"La douleur, ça ne se paie pas. On ne cherche pas à rembourser la douleur, mais on donne de l'argent pour permettre à la victime de se payer des douceurs", explique le juge Letarte.

C'est dans cet esprit qu'il a accordé à la compagne de Nadine Bouliane, \$77,343 à titre de dédommagement pour ses blessures lors de l'accident de toboggan à Valcartier.

"Johanne Asselin a une grosse cicatrice sur le ventre. Elle ne pourra plus se promener en bikini. Alors je lui donne de l'argent pour qu'elle puisse s'acheter des maudits beaux maillots une pièce!" lance, caricaturant, le juge Letarte.

Fort heureusement, à ce chapitre, la Cour suprême a prévu un plafond de \$100,000. Ce qui, de l'avis du juge Letarte, élimine les risques d'indemnités abusives comme cela se fait aux États-Unis.

Un montant forfaitaire

Ce serait si simple, et tellement plus économique, dit le juge Letarte, d'accorder une rente à vie à la victime, plutôt que d'allouer un montant forfaitaire qui coûte cher en administration, en impôt, en frais d'avocat.

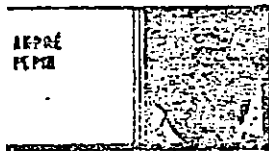
"Avec une rente indexée, à vie, je serais sûr que la victime ne dilapiderait pas son indemnité. Il n'y aurait aucun risque que la famille empoche le gros lot si la victime meurt plus tôt que prévu. Et la compagnie d'assurance pourrait faire des placements plus rentables, ce qui diminuerait le montant de l'indemnité."

Mais la loi ne prévoit pas l'étalement des paiements d'une indemnité, elle encourage plutôt l'octroi d'un montant forfaitaire. C'est bête, mais c'est comme ça!



"Toute victime a le droit d'être traitée dans son milieu, quel qu'en soit le coût", estime le juge René Letarte. Partant de ce principe, on comprend aisément les indemnités énormes que le juge doit accorder.

PRESSE, 2 mars 1986

BOUCHON BUREAUCRATIQUE DANS
LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER68 surveillants qui
ne surveillent rien

APRÈS
LE MAI

Et Le gouvernement québécois, par le biais des budgets de la Sécurité du Québec, dépense plus de \$2,5 millions par année pour assurer la surveillance du transport routier, mais aucun travail concret ne se fait dans ce domaine depuis le printemps 1984.

Au cours des prochains mois, les transporteurs pourront circuler sur les routes du Québec avec des chargements excessifs sans que personne n'intervienne. Les fameuses « balances » installées aux points stratégiques ne servent plus à rien et ne sont plus respectées par les camionneurs.

Le malaise persiste depuis l'intégration à la SQ, en 1984, des 168 agents spéciaux, spécialistes des transports routiers. La SQ ne voulait pas de ces hommes mais, sous l'insistance du gouvernement, les dirigeants de la force policière ont finalement accepté d'en intégrer 68

qui ne font plus rien de concret depuis.

Le SQ interdit aux agents spéciaux d'intercepter de poursuivre ou d'intercepter des camions parce qu'ils ne sont pas armés et que leurs véhicules ne sont pas correctement équipés pour le faire.

Des représentants de la Fraternité des constables du ministère des Transports, dont le président est M. Marc-André Bouchard, ont confié à LA PRESSE en fin de semaine que leur travail est devenu complètement inefficace.

Les 68 agents, qui touchent entre \$25 000 et \$30 000 annuellement, ne peuvent procéder à des vérifications que s'ils sont escortés d'un agent de la SQ.

M. Bouchard et ses collègues ont rencontré la semaine dernière le nouveau solliciteur général, M. Gérard Latulippe, qui leur a confirmé qu'il voulait revoir en profondeur le rôle de la SQ et des corps policiers.

Informé de l'inefficacité de leur travail, M. Latulippe aurait confié aux agents spéciaux qu'il apporterait très prochainement des changements dans ce domaine. Selon le syndicat, le mi-

nistre ne savait pas que ces agents spéciaux passaient des journées entières dans les postes de la SQ sans procéder à la moindre vérification routière.

En 1984, le directeur général de la SQ avait accepté la responsabilité de la surveillance des transports routiers, mais aucun budget supplémentaire ne lui fut confié à cette fin. Les agents de la SQ, de leur côté, n'ont pas la formation requise pour occuper efficacement de ce secteur, soutiennent les agents spéciaux.

Les 68 syndiqués ont exigé du ministre Latulippe qu'il leur accorde des pouvoirs d'intervention précis, qui leur permettraient de pourchasser et intercepter des contrevenants pour ensuite les poursuivre devant les tribunaux. Si le gouvernement ne veut pas réviser leur statut, qu'il leur offre des postes ailleurs dans la fonction publique, précise le syndicat.

La surveillance du transport routier connaîtrait normalement sa période de pointe au cours des prochaines semaines, à cause du dégel. En attendant la décision du gouvernement, les agents spéciaux sont confinés dans les différents bureaux de la SQ.

LA PRESSE MONTREAL, MERCREDI 5 MARS 1985

La CUM et le constat à l'amiable

Le comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal a adopté une résolution, lors de sa dernière réunion, demandant à l'Assemblée nationale de modifier les articles 148 et 149 du Code de la sécurité routière, rendant obligatoire le constat à l'amiable dans tous les accidents n'impliquant que des dommages matériels. Ainsi, les policiers ne seraient plus requis par la loi de rédiger un rapport d'accident. De tels rapports ne sont déjà plus rédigés dans les cas d'accidents où les dommages matériels sont inférieurs à \$250.

LA PRESSE MONTREAL, MARDI 5 MARS 1985

En 1985: 12 000 morts sur les routes de Chine

PEKIN (AFP) — Pas moins de 12 000 personnes sont mortes dans des accidents de la route dans les villes chinoises en 1985, soit une augmentation de 20 p. cent par rapport à 1984, a indiqué hier le « China Daily ».

De plus, 64 000 personnes ont été blessées dans quelque 97 400 accidents qui ont causé des per-

tes évaluées à 520 millions, a précisé le quotidien de langue anglaise.

L'augmentation du nombre d'accidents est due aux conducteurs qui roulent trop vite, à ceux qui prennent la route après avoir trop bu et aux cyclistes qui se jettent sous les roues des véhicules, selon le journal.

Roadside breath tests set to begin in Montreal

Armed with portable breath-testers, provincial police will launch a trial attack against drunk driving on Montreal-area expressways by early next month.

The roadside tests — believed to be the first in Quebec involving portable breathalyzers — will be carried out in Montreal and expanded throughout Quebec if successful. Const. Renald Brunet of the Sûreté du Québec said.

The Sûreté has rented 12 portable breath-testing machines for 60 days.

Under the planned crackdown, officers will order motorists to the side of the road and give them a breath test. The test has three results: Pass, warning or failure.

Failure is registered when the driver's blood-alcohol level exceeds the legal limit of 50 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood.

That level is obtained if a 150-pound man has four bottles of beer in two hours, or if a 125-pound woman has three glasses of wine in two hours.

If the driver blows over the limit, he or she will be taken to a police station for an exact test of the level of alcohol.

The machines will help police officers when they are unsure about a driver's level of impairment, Brunet said.

LA PRESSE, 7 mars 1986

La SQ utilisera un nouvel appareil pour l'alcotest

La Sûreté du Québec a annoncé, hier, que ses agents de la région de Montréal emploieront, à partir du 11 mars, un nouvel appareil portatif qui facilitera leur tâche pour évaluer le taux d'alcool dans l'haleine d'un automobiliste.

JULES RICHER

L'alcotest, portant le nom d'ALERT (Alcohol Level Evaluation Road Tester), sera distribué à 12 exemplaires aux agents de la SQ afin qu'ils mesurent son efficacité. Si l'expérience se révèle concluante, son utilisation pourrait être étendue à tout le Québec. Ces appareils sont en usage depuis plus de deux ans en Ontario.

La Sûreté envisage de plus de dresser des barrages routiers où les conducteurs interceptés pourraient être soumis à l'alcotest. Ces opérations seront effectuées à des périodes où les automobilistes en état d'ébriété sont généralement le plus nombreux : le samedi soir, par exemple. Toutefois, aucun échéancier précis n'a encore été établi pour la mise sur pied de ce programme.

Selon un porte-parole de la SQ, l'agent Michel Martin, l'appareil ALERT sera particulièrement utile pour retirer de la route les automobilistes qui ont un niveau d'alcool dans le sang entre 0,90 mg et 0,120 mg. Ces derniers sont dangereux et très difficiles à détecter, car il est ardu pour les policiers d'évaluer leur taux d'intoxication par leur comportement, a-t-il expliqué hier.

Actuellement, les policiers doivent faire passer des tests d'habileté aux conducteurs soupçonnés d'avoir consommé trop d'alcool. Ces tests demeurent fort imprécis. Avec le nouvel alcotest, il suffira de faire souffler la personne pendant cinq secondes dans un embout jetable en plastique.

L'appareil, qui a la taille d'un gros livre, indique trois niveaux d'intoxication au moyen de témoins lumineux de couleurs différentes. Le voyant rouge signale un niveau de 0,100 mg et plus



L'agent Pierre Addy s'est porté volontaire pour vérifier l'efficacité du nouvel alcotest ALERT que la Sûreté du Québec emploiera dans la région montréalaise à partir du 11 mars.

photo Jean-Yves Lévesque, LA PRESSE

d'alcool dans le sang : le jaune, un niveau entre 0,50 mg et 0,99 mg, et le vert, un niveau inférieur à 0,49 mg.

La personne dont le test révèle une présence trop élevée d'alcool dans le sang sera conduite au poste de police où un alcotest plus précis déterminera exactement son taux d'alcoolémie.

On se rappellera que de nouvelles dispositions du Code criminel sont entrées en vigueur au début du mois de décembre. Ces dernières, en plus d'être très sévères à l'endroit des conducteurs ivres, permettent également aux policiers d'exiger un alcotest d'une personne qu'ils soupçonnent d'être en état d'ébriété.

Seat-belt crackdown 'a priority' for police

Concerned over the decreased use of seat belts, officials are taking a two-pronged approach to get drivers and passengers to buckle up.

A recent study by Quebec's automobile insurance board concludes that the use of seat belts is down "significantly." Surveys were made in 26 Quebec centres, large and small, as well as on autoroutes.

"The results are much the same everywhere," said insurance board official Lisa Roy. "They prove conclusively that when enforcement and public education campaigns are relaxed, use of the safety devices decreases."

Specifically, 1985 figures show that 50 per cent of drivers in major centres used seat belts. On provincial autoroutes that figure increased to 65 per cent. These statistics reflect roughly a 10-per-cent decrease

Traffic Watch

RICK
LECKNER



since the last such survey was conducted in 1983.

Passenger use of seat belts is down to 44 per cent in urban areas and 59 per cent on highways.

"Definitely not good enough," said Roy, noting that seat belts for both drivers and front-seat passengers have been compulsory in Quebec since 1987.

Provincial police are out to enforce the seat belt law. Officials claim an average of 20

tickets are being issued daily in the Montreal area for non-compliance.

"We have definitely made seat belts a priority for 1986," said Cpl. Norman Dupont. "Motorists stopped for any violation of the highway code face an additional ticket if they are not buckled up."

Dupont admits it is up to each individual officer whether the driver gets that extra ticket. Police may issue only a warning.

By the way, it always pays to be humble and polite when you are stopped. Police can always find something wrong with your vehicle if they are tempted to. Even a burned-out tail light can bring an extra fine.

Police have also developed "Operation Clic" to check for seat belt use. Police position themselves where they can easily see whether you are

buckled up. This is usually at expressway exits, so as to minimize the effect on the flow of traffic. A favorite spot is the Mountain St. exit off the Ville Marie expressway.

The fine for not using a seat belt is \$25, either for the driver or the front-seat passenger.

Roy said the insurance board has not promoted the use of seat belts for a couple of years "and it has started to show."

"Seat-belt use increased with our last blitz, but has been decreasing steadily ever since we stopped the campaign."

A new promotional program this year will likely combine a multi-media advertising push with some corporate support. "We want to get private enterprise involved," Roy said.

"That could be anything from insurance companies to a chain of gas stations or even restaurants."

Les Québécois sont les mieux protégés de tous les Canadiens en cas d'accident de la route

□ Ce sont, de loin, les Québécois qui sont les mieux protégés de tous les Canadiens en cas d'accident de la route causant des dommages corporels. C'est ce qu'indique une compilation réalisée par le BAC (Bureau d'assurance du Canada), organisme représentant les sociétés d'assurances générales.

CLAUDE PICHER

Les régimes d'assurance-automobile, au Canada, sont de compétence provinciale. Trois provinces, Manitoba, Saskatchewan, et Colombie-Britannique, ont créé des monopoles d'État offrant l'assurance de base, à la fois pour les dommages matériels et corporels. Dans ces trois provinces, les assureurs privés sont autorisés à concurrencer l'État pour les assurances complémentaires. A

l'exception du Québec, toutes les autres provinces confient entièrement le secteur des assurances-automobile à l'entreprise privée.

Le Québec présente un cas à part: les dommages matériels sont assurés par le secteur privé, les dommages corporels par la Régie de l'assurance-automobile, société d'État.

La protection dont bénéficient les citoyens n'est pas seulement fonction du régime d'assurances en vigueur, mais aussi des lois et règlements provinciaux sur la question, qui imposent des barèmes minimaux quant aux indemnités. Ainsi, dans certains cas, l'industrie privée offre une bien meilleure protection que les assurances d'État du Manitoba ou de la Colombie-Britannique.

La générosité du régime

québécois est particulièrement évidente dans le cas des frais médicaux. Le Québec est en effet le seule province qui n'impose aucune limite à ces égard. Ailleurs, les plafonds varient considérablement: la province la plus généreuse, après le Québec, est la Colombie-Britannique, qui admet jusqu'à \$200 000 par personne en frais médicaux. La moins généreuse est Terre-Neuve, où le plafond n'est que de \$2 000, avec, en plus, une limite de deux ans.

En ce qui concerne les frais d'obsèques, l'indemnité maximale, au Québec, frise les \$2 500. Dans la plupart des autres provinces, cette indemnité est plafonnée à \$1 000. Le régime d'État de la Saskatchewan se distingue par sa parcimonie avec un maximum de \$300.

Au chapitre des prestations d'invalidité, le Québec

remporte encore une fois la palme. Le régime québécois accorde en effet des prestations maximales de près de \$150 par semaine, ou 90 p. cent du salaire net, avec maximum annuel de \$33 000. Ailleurs, les indemnités se calculent généralement à 80 p. cent du salaire brut, avec un maximum hebdomadaire variant entre \$50 et \$300. Pour les conjoints demeurant au foyer, seulement quatre provinces (Manitoba, Saskatchewan, Québec et Colombie-Britannique) accordent la même indemnité. Les autres provinces, toutes sous régime privé, coupent cette indemnité de moitié. Terre-Neuve bat tous les records de pingrerie: indemnité de \$35 par semaine pour invalidité, avec maximum de quatre ans dans le cas d'incapacité permanente (!). Pour les « mén-

gères », Terre-Neuve accorde une indemnité d'incapacité de \$12,50 par semaine.

En cas de décès, l'Alberta, le Québec, le Manitoba et la Colombie-Britannique ont des régimes prévoyant le versement de prestations peu importe la longueur du délai entre l'accident et le décès. Ailleurs, aucune indemnité n'est versée si le décès survient plus de deux ans après l'accident. Exception qui donne la trouze: à Terre-Neuve, le délai n'est que de trois mois... Le montant de l'indemnité varie selon l'âge, le statut matrimonial, et la province de résidence de la victime. Terre-Neuve établit une distinction entre hommes mariés et femmes mariées (les indemnités, dans le cas de femmes mariées, atteignent la moitié de celle des hommes!)

Les hommes au volant sont trois fois plus dangereux que les femmes

□ Les hommes seraient trois fois plus dangereux que les femmes au volant, selon des chiffres que vient de publier le Bureau d'assurance du Canada. La compilation, qui touche l'ensemble des conducteurs québécois pour 1984, dernière année où l'on dispose de statistiques complètes à cet égard, font en effet ressortir que les hommes, qui détiennent 58,5 p. cent des permis de conduire, sont impliqués dans 77,4 p. cent des accidents de la route. À l'inverse, les femmes, détenant 41,5 p. cent des permis, ne sont impliquées que dans 22,6 p. cent des accidents!

Dans l'ensemble, c'est le groupe des 16 à 19 ans qui est le plus touché par les accidents. Toutes proportions gardées, les adolescents ont trois fois plus d'accidents que les adultes. Les statistiques montrent même un taux de fréquence d'accidents supérieur à celui des hommes, peu importe la catégorie d'âge de ces adolescents.

Le tableau suivant indique le taux de fréquence des accidents, par tranche d'âge et par sexe. On obtient ce taux en comparant la proportion de conducteurs impliqués dans un accident, par la proportion de conducteurs du même âge détenant un permis. Ainsi, un groupe dont le poids relatif correspondrait exactement à la fréquence des accidents, obtiendrait un taux de 1,00. Exemples: les adolescents (les garçons seulement) de 16 à 19 ans détenant un permis représentant 3,4 p. cent de tous les conducteurs québécois, mais sont impliqués dans 6,6 p. cent des accidents, ce qui leur donne un taux de 1,94 (en d'autres termes, ils ont pratiquement deux fois plus d'accidents que la moyenne des conducteurs).

	Hommes	Femmes
16-19 ans	1,94	0,62
20-24 ans	1,74	0,53
25-34 ans	1,29	0,43
35-44 ans	1,07	0,41
45-54 ans	0,95	0,36
55-64 ans	0,79	0,34
65 ans et plus	0,65	0,42
Moyenne	1,36	0,47



Tighten up on seat belts

The *Sûreté* du Québec's intention to crack down on drivers and their passengers who ignore seat belts welcome.

A study by the Régie de l'assurance automobile shows that since 1983 seat-belt use has dropped by about 10 per cent in Quebec's rural and urban areas alike. And in January, a Transport Canada survey showed their use dropping in this province from a high of 66.5 per cent in 1982 to 52.8 per cent last year.

The Régie attributes the drop to weak enforcement of the law — seat belts have been mandatory in Quebec since 1976 — and to a fall-off in education and advertising programs.

Meanwhile, highway accident, injury and death rates have been rising. Last fall,

for example, Quebec City reported that deaths were up by 14 per cent in the first eight months of 1985 compared with the same period a year earlier. Poor enforcement of the highway code, including seat-belt laws, is clearly a major contributing factor.

It is possible to have effective seat-belt laws. As other provinces have followed Quebec's (and Ontario's) 1976 lead and enacted similar laws, use of belts has risen dramatically. In Nova Scotia, it jumped from 20 per cent in 1984 to 80 per cent last year, thanks to a new law.

But there is a corollary: If the authorities themselves don't care about a law, that law will be flouted. Quebec needs to apply the seat-belt law strictly — and continuously.

Québec, Le Soleil, vendredi 14 mars 1986

Transports: Côté ne précise pas le montant des réductions

Le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, a bien admis hier que son ministère n'échappera pas aux réductions notamment au chapitre de l'entretien des routes, mais il a refusé de dire si le chiffre de \$23 millions avancé mercredi par le Syndicat des professionnels du gouvernement s'approchait de la réalité.

par Hélène BARIL

Patiencez jusqu'au dépôt des cré-

dités (le 25 mars) pour en connaître le montant précis, s'est contenté de dire le ministre après avoir répété devant les membres de l'Association québécoise du transport et des routes que l'entretien du réseau routier était une de ses priorités, comme d'ailleurs la sécurité, le transport de marchandises et de personnes et la recherche-développement.

Réunis en congrès cette semaine à Québec, les membres de l'AQTR — qui compte beaucoup de ges-

tionnaires du secteur public — se préoccupent de tous les aspects du transport, de la recherche-développement à l'entretien des routes et la sécurité.

Au sujet de la sécurité routière, le gouvernement aura quelque chose à annoncer mardi, a fait savoir le ministre Côté. Bien aise que le thème du congrès soit "Faire mieux avec moins", le député de Charlesbourg en a profité pour énoncer les objectifs de rationalisation de son ministère et de son gouvernement. "Sans vouloir être alarmiste a-t-il dit, il faut se rendre à l'évidence: le taux de sans-emploi est élevé. Notre déficit est énorme. Les gens sont surtaxés, les gouvernements presque à bout de souffle et l'environnement trop souvent négligé."

Ouï!

Après un tel discours, les membres de l'Association du transport et des routes ont été soulagés d'apprendre de la bouche du ministre que leur subvention annuelle de \$70.000 serait versée pour les deux prochaines années encore. L'AQTR s'attendait à ce que cette somme soit réduite de moitié, compte tenu des efforts de rationalisation des



M. Marc-Yvan CÔTÉ

dépenses gouvernementales.

L'AQTR a profité de son congrès annuel pour décerner le prix d'excellence qu'elle vient de créer pour souligner une contribution exceptionnelle dans le secteur du transport. Le premier lauréat du prix Joseph Hode Keyser, du nom du fondateur et premier président de l'association, est M. Jean Granger, du département de transport de l'école polytechnique.

LA PRESSE, 15 mars 1986

À CHIBOUGAMAU Enquête sur un accident mortel

■ CHIBOUGAMAU (PC) — Les policiers de la Sûreté du Québec tentent toujours de déterminer la cause exacte de la tragique collision frontale entre un autobus et une camionnette qui a fait trois morts dimanche soir, vers 17 h 30, sur la route 167.

Les mauvaises conditions de circulation, à ce moment-là, dans le parc de Chibougamau, constitueraient peut-être l'une des causes du drame. Cependant, les agents de Roberval, qui se sont rendus sur les lieux, après l'accident, ne pouvaient affirmer catégoriquement que la chaussée glissante en est la cause.

Les personnes décédées demeuraient à Chibougamau. Il s'agit de M. Richard Breton, 33 ans, militaire à la base de Chibougamau, son fils Steve, 4 ans, et la troisième victime, Mlle Josée Tremblay, 14 ans, résidait chez M. Breton, où elle était en famille d'accueil.

L'épouse de M. Richard Breton, Aline, âgée de 24 ans, a été blessée, sérieusement. Compte tenu de la gravité de ses blessures, elle a été conduite à l'hôpital de Chicoutimi. Selon les informations reçues, son état était encore critique, hier. Un autre membre de cette famille, le cadet, Michel, 2 ans, est toujours hospitalisé à Roberval, mais ses blessures sont mineures.

L'autobus transportait des jeunes joueurs de hockey, de l'arrière, qui avaient participé au tournoi d'hockey mineur, qui s'est tenu en fin de semaine, à Chibougamau. Quelques parents de jeunes hockeyeurs étaient aussi à bord du véhicule, mais aucun de ces personnes n'a été blessé.

Toutefois, le chauffeur de l'autobus, M. Réal Gagnon, 39 ans, de Saint-Hubert, au Saguenay, a subi des blessures sérieuses à son poignet. Il a été conduit au centre hospitalier de Roberval.

LA PRESSE MONTREAL SAMEDI 13 MARS 1966

La ceinture de sécurité peut éviter la mort dans trois accidents sur quatre

MAIS LES QUÉBÉCOIS S'ATTACHENT DE MOINS EN MOINS

□ QUÉBEC — Même s'ils le portent de moins en moins, les conducteurs québécois doivent savoir que la ceinture de sécurité peut leur éviter la mort dans une proportion de 75 p. cent, après une étude toute fraîche réalisée par une équipe de chercheurs de l'Université de Montréal.

ROBERT LEBERGE
de la Presse-Communication

Au niveau des blessures graves, le fait de boucler sa ceinture élimine le risque dans une proportion de 39 p. cent, alors qu'on observe près de 6 p. cent moins de blessures mineures chez les occupants de véhicules qui la bouclent.

Enfin, les chercheurs ont observé que 7 p. cent de Québécois et Québécoises de plus qui sortent indemnes des accidents de la circulation lorsqu'ils sont attachés à leur siège.

Ces statistiques québécoises ont été dévoilées pour la première fois hier à Québec par le Dr Claire Laberge-Nadeau, du Département de médecine sociale et préventive de l'Université de Montréal, à l'occasion du congrès de l'Association québécoise du transport des routes Inc. Première étude complète

Les résultats de cette étude qui a duré quatre ans, couvrent un vide qui existait à ce chapitre au Québec, a expliqué Mme Laberge-Nadeau. Il existait bien des informations à la Régie de l'assurance-automobile du Québec, ajoute-t-elle, mais rien qui nous permettait d'avoir une vue d'ensemble sur l'efficacité de la ceinture de sécurité.

Il n'est pas non plus, dit-elle, l'unique étude du genre au niveau canadien.

C'est évidemment dans les accidents en zone de haute vitesse, s'entendant sur les voies rapides, que l'on observe le plus l'efficacité de la ceinture.

Dans les collisions frontales, on a observé qu'un conducteur attaché à son siège a 80 p. cent moins de risque de perdre la vie que celui qui ne porte pas la ceinture.

Ce même conducteur a 17 p. cent plus de chance de sortir indemne, c'est-à-dire sans aucune blessure, d'une collision frontale entre deux véhicules.

Le port de la ceinture de sécurité élimine principalement les blessures à la tête chez le conducteur.

On s'attache moins

Malgré ces statistiques fort concluantes, les Québécois portent de moins en moins la ceinture qui est pourtant obligatoire depuis dix ans.

Les statistiques de Transports Canada révèlent en effet que seulement un conducteur québécois sur deux porte actuellement la ceinture, alors que cette proportion avait atteint 2 sur 3 en 1962 à la suite d'une campagne

de sensibilisation menée par le gouvernement.

C'est encore bien loin du taux de 90 p. cent observé en Angleterre, en Suisse et en Nouvelle-Zélande.

Dans ces pays, les conducteurs avaient acquis l'habitude de boucler leur ceinture dans une proportion de 40 p. cent avant même que ne soit adoptée une législation.

Au Québec, l'habitude n'était pas ancrée chez les conducteurs car on n'en retrouvait qu'un seul sur quatre qui utilisaient la ceinture avant la loi de 1976.

La ceinture: des preuves fraîches

◆ (PC) — Même s'ils la portent de moins en moins, les conducteurs québécois savent savoir que la ceinture de sécurité peut leur éviter la mort dans une proportion de 75 pour 100, révèle une étude toute fraîche réalisée par une équipe de chercheurs de l'Université de Montréal.

par Robert LESLIE

Au niveau des blessures graves, le fait de boucler sa ceinture élimine le risque dans une proportion de 39 pour 100, alors qu'on observe près de 6 pour 100 moins de blessures mineures chez les occupants de véhicules qui la bouclent.

Enfin, les chercheurs ont observé que 7 pour 100 plus de Québécois et Québécoises sortent indemnes des accidents de la circulation lorsqu'ils sont attachés à leur siège.

Ces statistiques québécoises ont été dévoilées pour la première fois hier à Québec par la journaliste Laberge-Nadeau, du Département de médecine sociale et préventive de l'Université de Montréal, à l'occasion du congrès de l'Association québécoise du transport et des routes Inc.

Un vide

Les résultats de cette étude qui a

duré quatre années, comblent un vide qui existait à ce chapitre au Québec, a expliqué Mme Laberge-Nadeau. Il existait bien des informations à la Régie de l'assurance-automobile du Québec, ajoute-t-elle, mais rien qui nous permettait d'avoir une vue d'ensemble sur l'efficacité de la ceinture de sécurité.

Il n'existe non plus, dit-elle, aucune étude du genre au niveau canadien.

C'est évidemment dans les accidents en zone de haute vitesse, c'est-à-dire sur les voies rapides, que l'on constate davantage l'efficacité de la ceinture.

Dans les collisions frontales, on a observé qu'un conducteur attaché à son siège a 80 pour 100 moins de risque de perdre la vie que celui qui ne porte pas la ceinture.

Ce même conducteur a 17 pour 100 plus de chance de sortir indemne, c'est-à-dire sans aucune blessure, d'une collision frontale entre deux véhicules.

Le port de la ceinture de sécurité élimine principalement les blessures à la tête chez le conducteur.

Pas attachés

Malgré ces statistiques fort concluantes, les Québécois portent de moins en moins la ceinture qui est pourtant obligatoire depuis dix ans.

Les statistiques de Transports Canada révèlent en effet que seulement un conducteur québécois sur deux porte actuellement la ceinture, alors que cette proportion avait atteint 2 sur 3 en 1982 à la suite d'une campagne de sensibilisation menée par le gouvernement.

C'est encore bien loin du taux de 90 pour 100 observé en Angleterre, en Suisse et en Nouvelle-Zélande.

Les enfants mal protégés

(PC) — Au Québec, les enfants en bas âge sont mal protégés lorsqu'ils occupent un véhicule-automobile.

C'est ce que révèle une étude menée l'an dernier dans la région de Montréal par deux employées du Département de santé communautaire de l'hôpital Sainte-Justine, Mmes Rita Morasse et Hugnette Doucet.

Leur étude qui a principalement porté sur l'utilisation des DRE, soit les dispositifs de retenue pour enfants, a été présentée hier à Québec dans le cadre du congrès annuel de l'Association québécoise du transport et des routes Inc.

Les enfants observés comprenaient des nouveaux-nés et des enfants âgés jusqu'à 5 ans.

Parmi les quelque 500 nouveaux-nés observés, les chercheuses ont constaté qu'un seul sur dix quittait l'hôpital, après sa naissance, dans un dispositif de retenue, la plupart du temps installé sur la banquette arrière, comme le veut la pratique reconnue la plus sécuritaire.

Mmes Morasse et Doucet expliquent le phénomène par le fait que les parents, encore sous l'effet de l'émotion découlant de cette naissance, oublient d'assurer la plus grande sécurité possible à leur enfant qui effectue son premier voyage en automobile.

C'est généralement la mère qui garde l'enfant dans ses bras tout au long de ce voyage vers la maison.

Dans ces pays, les conducteurs avaient acquis l'habitude de boucler leur ceinture dans une proportion de 40 pour 100 avant même que ne soit adoptée une législation.

Au Québec, l'habitude n'était pas ancrée chez les conducteurs car on n'en retrouvait qu'un seul sur quatre qui utilisait la ceinture avant la loi de 1976.

LE SOLEIL, 15/03/86, P. A-2

LA PRESSE, MONTREAL, SAMEDI 13 MARS 1980

Les enfants mal protégés en auto

☐ QUÉBEC (PC)— Au Québec, les enfants en bas âge sont mal protégés lorsqu'ils occupent un véhicule automobile.

ROBERT LEFEBVRE

C'est ce que révèle une étude menée l'an dernier dans la région de Montréal par deux employés du Département de santé communautaire de l'hôpital Sainte-Justine, Mmes Rita Morasse et Huguette Doucet.

Leur étude, qui a principalement porté sur l'utilisation des DRE, les « dispositifs de retenue pour enfants », a été présentée

hier à Québec dans le cadre du congrès annuel de l'Association québécoise du transport et des routes Inc.

Les enfants observés comprenaient des nouveau-nés et des enfants dont l'âge variait jusqu'à 5 ans.

Parmi les quelque 500 nouveau-nés observés, les chercheuses ont constaté qu'un seul sur 5 quittait l'hôpital, après sa naissance, dans un dispositif de retenue, la plupart du temps installé sur la banquette arrière, comme le veut la pratique reconnue la plus sécuritaire.

Mmes Morasse et Doucet expliquent le phénomène par le fait que les parents, encore sous l'effet de l'émotion découlant de cette naissance, oublient d'assurer la plus grande sécurité possible à leur enfant qui effectue son premier voyage en automobile.

C'est généralement la mère qui garde l'enfant dans ses bras tout au long de ce voyage vers la maison.

Surtout la mère

Chez les enfants un peu plus âgés, soit ceux de quelques mois jusqu'à l'âge de 5 ans, le taux d'utilisation des DRE augmente de 20 p. cent à près de 38 p. cent. Dans cette catégorie, on a observé 1151 enfants et la façon dont ils voyageaient en automobile.

Chez les nouveau-nés, les parents utilisent dans une plus faible proportion un dispositif de retenue mais, parmi ceux qui y placent leur enfant, ils le font d'une façon adéquate dans une proportion de 68 p. cent.

Un peu plus tard, au fur et à mesure que l'enfant vieillit, la proportion d'utilisateur est plus grande mais le dispositif lui-même est utilisé d'une façon

moins adéquate, soit dans une moyenne de seulement 46 p. cent.

L'étude démontre par ailleurs que le taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants est directement relié aux habitudes acquises par les parents de bouclier ou non leur ceinture de sécurité.

On constate enfin que les enfants sont plus souvent attachés à leur dispositif quand c'est la mère qui prend le volant. Elle-même semble plus disposée à s'attacher lorsqu'elle occupe un véhicule automobile.

Québec, Le Soleil, lundi 17 mars 1986

LETTRES AU SOLEIL

Prendre la route au Québec

Il y a quelque temps, Radio-Canada nous présentait la série télévisée "Prendre la route" presque entièrement tournée aux Etats-Unis, aux frais, bien sûr, des contribuables canadiens.

On a pu voir des scènes prises dans un hôpital spécialisé pour les blessés de la route, des séances judiciaires devant des tribunaux américains et différents problèmes routiers chez nos voisins. Les quatre épisodes se sont déroulés surtout en anglais, avec sous-titres français, procédé toujours agaçant.

L'objectif de faire réfléchir nos gens et peut-être de diminuer les accidents de la route a-t-il été atteint? Il faut en douter.

Il aurait été tellement plus logique et rentable de faire l'analyse de la situation canadienne et surtout québécoise, car les experts l'avoient et les touristes en sont informés: prendre la rou-

te au Québec, c'est prendre un grand risque, c'est mettre sa vie en danger.

Si on avait montré l'incompétence ou l'insouciance d'une multitude de conducteurs québécois, l'état précaire du système routier en général (le précédent gouvernement a fait très peu pour les routes), si on avait

parlé de l'ignorance du code de la route (qu'il faut d'ailleurs acheter pour connaître), de la vitesse excessive, de l'absence de surveillance policière et partant de repression, de la complaisance des tribunaux, du manque de contrôle des incapacités physiques et mentales, de l'influence désastreuse de l'alcool, des drogues, des médicaments et même

de la cigarette sur le comportement des conducteurs, de l'absence de vérification de l'état des véhicules, etc., le but visé aurait eu de bien meilleures chances d'être atteint et cela, à un coût de production beaucoup inférieur. En ces temps de restrictions budgétaires.

Roger Gagnon
Sainte-Foy

LA PRESSE , 21 mars 1986

Avec l'auto, c'est la guerre dans nos rues

La série «Prendre la route» diffusée dernièrement par Radio-Canada était bien à propos: on oublie trop que l'automobile tue une personne sur vingt et blesse gravement deux personnes sur dix en Amérique, tue chaque année plus de gens que la guerre du Viêt-Nam en dix ans, équivaut à une grosse catastrophe aérienne 365 fois par année.

Il faut cependant compléter le tableau. L'automobile est responsable de 60% de la pollution en ville, du bruit incessant, elle occupe 50% du précieux espace du centre-ville, brûle 50% de l'énergie totale consommée en Amérique, passage plus souvent qu'autrement dans ses embouteillages, écrase ses propriétaires sous l'endettement, et la communauté sous ses coûts collectifs: déneigement, hôpitaux, pensions d'invalides, démolitions, etc. L'automobile nous empoisonne l'existence. Pas votre auto, bien sûr. Celle des autres.

Mais la question centrale a été royalement négligée dans la série «Prendre la route»: qui est à blâmer? Pourquoi les gens sont-ils obligés de prendre le volant, quand ils sont fatigués, distraits ou ivres? (...)

Les adolescents, les vieillards, tous ceux qui n'ont pas de bagnole sont en danger. Les subventions vont massivement aux services aux automobilistes, l'espace leur est voué, et les alternatives en transport stagnent: train, autobus et métro, cyclisme urbain. C'est l'auto privée qui règne, et derrière elle, des puissances financières presque inimaginables: Exxon avec ses 100 milliards de ventes par année, GM, Gulf, Mobil Oil, Ford, Texaco et les autres. Les dix plus grandes compagnies au monde sont toutes liées à l'automobile.

Alors, quand un ministre coupe un train, qu'un autre réduit la participation au financement de la STCUM, qu'un maire empêche la création de voies réservées aux autobus ou de pistes cyclables, qui en profite, pensez-vous?

Les multinationales de l'auto construisent leur puissance en organisant notre dépendance envers leurs produits, ce mal artificiellement «nécessaire». Les gouvernements sont complices, ainsi que toute une kyrielle de voitures grasses et automobiles qui vivent de l'hecatombe créatrice d'emploi: médecins de soins intensifs, juges et avocats, vendeurs d'assurances, ingénieurs et fonctionnaires, etc. La publicité de Petro-Canada et des Assurances Desjardins pendant la série, était d'ailleurs revoltante, franchement obscène.

On pourrait avoir du transport public pour tous, efficace, confortable, moderne. Des taxis collectifs, des autobus-à-la-demande. Des rails piétonniers, des rues paisibles. Un habitat civilisé. Mais avant que la pyramide de puissance de l'auto soit renversée, il va mourir encore quelques millions de gens. Car l'auto nous pourrit jusqu'au cœur. On finit par l'aimer, même si on sait qu'elle est la négation même des droits des autres, et même si on sait qu'un jour, elle tuera peut-être un enfant. Pas le votre, bien sûr. Celui de votre voisin.

Avec ou sans alcool, l'auto c'est la guerre dans nos rues. A nous d'exiger de ceux qu'on porte au pouvoir du transport collectif non meurtrier. Avant d'avoir à pleurer nos enfants, nos voisins, nos amis, irremplaçables.

Claire MORISSETTE
Montréal

La Presse 22/03/76
p. 2

Pas de hausse des assurances Des peines encore plus sévères pour les conducteurs ivres

ROBERT LEFÈVRE

QUEBEC (PC) — Le Code de la sécurité routière sera révisé globalement dès cet automne pour punir plus sévèrement les contrevenants, a annoncé hier le ministre des Transports Marc-Yvan Côté.

Celui-ci a du même coup écarté toute hausse pour cette année des contributions au régime d'assurance automobile, préférant s'en prendre plutôt aux principaux responsables du triste bilan routier des trois dernières années, notamment ceux qui conduisent avec facultés affaiblies.

Ces derniers goûteront à la médecine du gouvernement dès les prochaines semaines puisque la partie du Code de sécurité routière relative à cette infraction sera modifiée très bientôt pour rendre les peines encore plus sévères que celles qui sont prévues par le Code criminel.

Pour une première infraction, le conducteur verra son permis suspendu pour une période d'un an, au lieu des trois mois prévus actuellement.

Dans le cas de récidive, a indiqué par ailleurs le ministre Côté, la peine sera du « jamais vu ».

En Ontario, les peines pour ce genre d'infraction sont plus sévères que le minimum prévu par le Code criminel.

M. Côté affirme qu'une mesure aussi draconienne s'impose parce que l'alcool est responsable d'un accident mortel sur deux au Québec.

Lorsqu'il procédera à la révision globale du Code de sécurité rou-

tière, le législateur québécois portera par ailleurs une attention toute spéciale aux articles régissant le port de la ceinture de sécurité.

Même si la loi oblige les occupants du siège avant des véhicules de promenade à boucler leur ceinture, seulement une personne sur deux s'y conforme actuellement.

« Il faut que la loi soit appliquée », a dit le ministre, en annonçant également pour la fin du printemps une vaste campagne de promotion par la Régie de l'assurance automobile.

Le Québec a un bilan routier qui se détériore constamment depuis trois ans. A ce point qu'il figure maintenant comme la province ayant le pire bilan, exception faite de celui de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le Québec a terminé l'année 1975 avec 1,355 morts sur les routes et 7,078 blessés graves. Au total, 83,000 personnes ont été victimes de degrés divers d'accidents de la route, ce qui représente une hausse de près de 12 % sur l'année précédente.

Les principales causes de ces accidents sont la conduite avec facultés affaiblies, vitesse excessive et imprudence.

Chez les moins de 30 ans, les accidents de la route constituent la principale cause de décès.

Du point de vue économique, ces accidents occasionnent plus de \$2 milliards en dépenses de toutes sortes à l'économie québécoise et la Régie d'assurance-automobile, pour sa part, d'élève à plus de un demi milliard les indemnités qu'elle a dû verser aux victimes de la route.

DEVANT LE TRISTE BILAN ROUTIER

Québec entend sévir contre les casse-cou

■ **Création d'une police de la route** ■ **Pas de hausse de l'assurance-auto**

■ **QUÉBEC** — Même si les Québécois ont été plus que jamais en 1985 des casse-cou du volant, ensevelissant ainsi 1 385 vies humaines et 3,2 milliards sous la toile tordue, les

MARIO ROY
de notre bureau de Québec

contributions au régime public d'assurance-automobile ne seront pas augmentées.

Toutefois, les délinquants de la route vont dorénavant goûter à une médecine amère, a prévenu hier le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, qui

a promis « du jamais vu » à ce chapitre.

La position du ministre est claire. La prévention — pensons au slogan « L'alcool au volant, c'est criminel » — a eu son heure. Il est maintenant temps de réprimer.

A une époque où on ne parle que de coupures budgétaires, M. Côté songe même à ressusciter la police de la route, une affaire qui, selon la dimension qu'on voudra bien lui donner, pourrait coûter entre \$30 et \$90 millions.

« Les hypothèses d'un corps de police spécifique sont clu-

diées, nous nous assurerons de présenter au gouvernement l'éventail total des possibilités à ce sujet. Si c'est nécessaire pour faire respecter la loi et les règlements sur le transport, le gouvernement prendra la décision », a déclaré M. Côté.

Quant aux forces de police existantes, elles devront faire plus avec moins, selon le leitmotiv que le gouvernement libéral semble sur le point de plaquer sur tous les murs des officines gouvernementales.

« Il s'agit pour les corps policiers de s'assurer qu'il y ait da-

voir QUÉBEC en A 2

QUÉBEC

SUITE DE LA PAGE A 1

vantage de policiers sur les routes. On fait état du nombre de policiers qui sont à Parthenais (quartier général de la Sûreté du Québec) et qui, par conséquent, ne sont pas sur les routes... J'ai porté cela à l'attention du solliciteur général », a dit le ministre des Transports.

En un mot, il s'agit de faire redescendre, sur le lugubre tableau des morts et blessés, une ligne rouge qui n'a cessé de grimper depuis 1982, année où la hausse subite du coût de l'essence avait vidé les routes.

Cette ligne a atteint et même dépassé, au cours de l'année écoulée, les niveaux catastrophiques de 1981.

S'il y a eu quelques dizaines de décès de moins qu'il y a cinq ans (mais 13 p. cent de plus qu'en 1984), le nombre de personnes grièvement blessées a été supérieur: 7 698 en 1985 contre 7 027 en 1981. Même chose pour les blessés moins graves (54 016 contre 52 128).

Au total, 2 500 citoyens de

plus ont été tués ou physiquement amoindris dans des accidents de la route en 1985 comparativement à 1981, année où, encore une fois, une aussi triste performance avait agi comme une sonnette d'alarme.

Tout cela a coûté très cher.

Coûts directs: \$950 millions pour débâcler les voitures ou les envoyer à la ferraille, et administrer le processus; \$525 millions pour panser, réadapter et indemniser les blessés, pour inhumer les victimes et indemniser leurs dépendants, pour gérer, là aussi, ces transferts.

Ce à quoi s'ajoutent des frais indirects: \$100 millions pour les autres dépenses de couverture des dommages; \$300 millions pour le travail des forces policières qui consacrent aux accidents, à la surveillance routière et à la répression des contrevenants une bonne partie de leur temps; en plus des coûts reliés à la prévention, à la perte de productivité, aux dommages aux équipements publics et à l'environnement.

Les causes de cette coûteuse hécatombe? Toujours les mêmes, répond le ministre: l'alcool, la vitesse, l'imprudence.

C'est à ce niveau qu'il entend intervenir, par un premier train de mesures qui vont être déposées devant le conseil des ministres au cours des prochains jours, par des interventions supplémentaires qui seront connues à l'automne.

Il va surtout s'agir d'un allouement des peines pour les contrevenants.

Si le ministre a refusé de donner un tableau complet de ces nouveaux épouvantails légaux, il a néanmoins annoncé, à titre d'exemple, que la première arrestation pour conduite en état d'ébriété entraînerait une suspension automatique d'un an du permis de conduire, comme en Ontario, le Code pénal, même resserré, ne prévoit que trois mois d'interdiction. En cas de récidive, « nous allons prévoir du jamais vu », a dit M. Côté, sans donner plus de précision.

Les peines d'autre nature, amendes, emprisonnements, seront à l'avenant. Et les délais d'application de ces diverses peines seront raccourcis, cette fois, à modifier le processus judiciaire, a ajouté le ministre.

Sur un autre plan, l'entretien des routes — dont le mauvais

état est parfois cause d'accidents — occupe au rang des priorités pour le ministre des Transports, qui, a-t-il dit, guidera vers d'autres secteurs de son ministère le couperet du Conseil du trésor.

Malgré tout cela, et en dépit aussi des intentions exprimées par le secteur privé de l'assurance, il n'est pas question de hausser les contributions payables à la Régie de l'assurance-automobile.

Celle-ci jouit d'une santé financière exceptionnelle.

« Vous avez vu les rendements de la Caisse de dépôt et placement? Nous sommes participants au fonds général à 20 p. cent, alors déjà, les revenus de placement sont très élevés, a brièvement commenté le président de la Régie, M. Jean Veilna, qui va déposer la semaine prochaine les états financiers de l'organisme.

M. Côté a d'ailleurs rendu hommage aux administrateurs de la Régie de l'assurance-automobile, qui doivent craindre un peu moins, aujourd'hui, les remaniements qu'entraîne à d'autres niveaux le récent changement de gouvernement.

CONDUITE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ PERMIS SUSPENDU PENDANT "UN" AN

◆ Les peines pour infraction au code de la sécurité de la route s'alourdiront de façon "draconienne" au cours des prochains mois, a annoncé, hier, le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté.

par Michel DAVID

Avec 1.385 morts et 7.693 blessés graves, 1985 a été la pire des cinq dernières années au chapitre des accidents de la route. Face à cette situation, M. Côté proposera, dès les prochaines semaines, un amendement au code "prévoyant des peines beaucoup plus sévères que celles prévues au code criminel canadien". Une révision complète du code de la route interviendra à l'automne.

Dans le cas de récidive, le ministre promet même des peines d'une sévérité "jamais vue". Le projet de loi à l'étude en Ontario prévoit une suspension de 24 mois pour une première récidive et de 30 mois pour une deuxième. A cela s'ajoutent les peines pour conduite avec facultés affaiblies prévues au code criminel: 14 jours d'emprisonnement pour une première récidive, 90 jours d'emprisonnement pour la suivante.

Les peines pour excès de vitesse, dépassement interdit, et violation de sécurité non bloquée seront également alourdies. Les policiers et les chauffeurs de taxi, qui sont actuellement exemptés de certaines peines, seront traités comme les autres conducteurs.

Le délai entre l'infraction et l'exécution de la peine sera raccourci. Cette mesure pourrait aller jusqu'à la saisie immédiate du permis de conduire, par le policier, a indiqué le ministre, qui n'exclut pas non plus la création d'un tribunal spécifique pour en-

tendre les causes relatives à la sécurité routière.

Au cours de sa conférence de presse, M. Côté a même évoqué la possibilité de reconstituer un corps policier voué de façon exclusive à la surveillance routière, comme il en existait un à l'époque du gouvernement Duplessis. Selon les diverses hypothèses à l'égard de la Régie de l'assurance automobile, le coût d'une telle mesure pourrait varier entre \$30 millions et \$90 millions.

Le ministre des Transports a par ailleurs insisté auprès du solliciteur général, M. Gérard Laliquès, pour la surveillance policière, qui semble s'être relâchée depuis la dernière grève de la Sécurité de Québec, soit renforcée sur les routes. Des mesures complémentaires pourraient assurer une meilleure vérification de l'état des véhicules automobiles.

M. Côté a toutefois préféré laisser à ses collègues de la Justice, M. Herbert Marx, et des Affaires culturelles, Lise Bacon, le soin de dire si le gouvernement entendait revenir au bilinguisme dans la signalisation routière.



Le ministre des Transports du Québec, M. Marc-Yvan Côté.

PAS DE HAUSSE COMME TELLE DE L'ASSURANCE-AUTOMOBILE

Highway law to get 'lots of teeth'

Quebec will impose tougher penalties after 13.2% rise in traffic deaths

By DANIEL DROLET
Gazette Quebec Bureau

QUEBEC — Quebec will introduce tough new penalties for drunk driving and other highway offences this spring — a decision that comes after the worst year for traffic accidents in the province since 1981.

"I think it is time to bring some order

to Quebec's roads," Transport Minister Marc-Yvan Côté said yesterday at a news conference.

"The new Highway Safety Code will have teeth — lots of teeth."

Côté said provincial auto-insurance premiums aren't going up this year, even though the number of traffic fatalities rose by 13.2 per cent to 1,385 in 1985 from 1,224 in 1984.

But he promised the government will introduce what may be Canada's most severe highway code.

Côté said he hopes to have the new Highway Safety Code, last revised in 1981, adopted in the National Assembly by the end of the year.

Besides more severe penalties for drunk driving, the revised code will contain stricter application of the law require

ing people in the front seat of a car to wear seat belts, he said.

In 1985, he said, only one person in two wore a seatbelt in Quebec.

He was vague about exactly what the penalties will be, but he hinted they will

(See HIGHWAY, Page A-2)

The party's over, police warn drunk drivers. Page A-3

(Continued from Page A-1)

involve longer, and perhaps automatic, licence suspensions. The penalties for drunk driving will be stronger than those in the Criminal Code.

Côté also said the government is looking at a variety of measures to make sure the Highway Safety Code is applied. These could include stepped-up patrols by the *Sûreté du Québec* or even the creation of a separate provincial highway patrol.

The government is also looking at the possibility of requiring police to wear seat belts.

Côté said the government wants to speed up the process by which drivers who break the rules are prosecuted. He would not rule out the possibility of a separate tribunal to deal with driving offences.

Statistics made public by Côté yesterday tell a grim story of Quebecers' driving habits: Of the Canadian provinces, only Prince Edward Island had a worse increase in the traffic-accident rate.

The total number of traffic accidents in 1985 was 204,821, the highest number since 1981 when there were 186,948.

The major explanation for highway accidents is the often nearly do-

On top of the 1,385 people killed on Quebec roads in 1985, another 7,698 people suffered injuries severe enough to require going to hospital, up 12.3 per cent from the 1984 figure of 6,856.

And 54,010 people suffered light injuries in highway accidents in 1985, up 11.8 per cent from the 1984 figure of 48,319.

The only recent year in which traffic fatalities and injuries went down was 1982, when the economic recession and higher gas prices kept people off the highways.

In the Montreal area, the number of fatalities dropped to 142 in 1985 from 157 in 1984. In 1981, 170 people were killed in traffic accidents in the Montreal area.

However, the number of severe and light injuries increased last year in the Montreal region.

Among the injured or dead across the province were 3,970 cyclists, 8,031 motorcyclists and 4,336 pedestrians.

One bright spot in the statistics is that in December 1985 and January 1986 the number of deaths and injuries went down.

In fact, last January was the least disastrous January on the highways in five years.

federal Criminal Code that came into effect just before Christmas.

And he said this proves that Quebecers' driving habits can be changed.

Côté said he is counting on the media to get the message out that the government intends to crack down on bad driving.

His announcements yesterday were a first step, with the specifics of what the new Highway Safety Code will contain to be announced later.

In the meantime, he said, he hopes to persuade his cabinet colleagues to have their limousine drivers obey the speed limit.

Côté said the decision not to raise insurance premiums was made possible by the fact that the *Règle de l'assurance automobile* is in good fi-

nancial shape.

That, he said, is because of good administration, not because of overcharging for premiums in previous years.

The costs of the provincially run, no-fault personal liability auto-insurance plan make up the major part of the cost of car registration: It costs \$114 to insure a passenger car, whatever the model.

The rest of the cost covers the actual registration fees. This cost varies according to the size of the car: Registration costs \$37 for a four-cylinder Volkswagen Rabbit, and \$82 for an eight-cylinder Ford LTD.

The minister didn't rule out increases in the cost of drivers' permits and registration fees or other measures to raise money.

Police warning: The party's over for drunk drivers

By EDDIE COLLISTER
of The Gazette

If you're a motorist who thinks he can handle booze and drive, then consider yourself forewarned — the party's over as far as provincial police are concerned.

Patrolmen, armed with 12 rented portable alcohol detectors, have charged dozens of revellers with impaired driving since they began cracking down on drunk drivers two weekends ago.

Dozens more are expected to be hauled in before the rented machines are turned in, 60 days from now.

"Motorists who insist on drinking and driving will have to learn that the party's over," Sûreté du Québec Const. Ronald Brunet said.

"The good times ended years ago for hundreds of people crippled for life by injuries suffered when drunks rammed the cars they were in."

Figures not in yet

Brunet said the portable detectors are now in cruisers in the following provincial police detachments: St. Jérôme, St. Eustache, Lachenaie, Montréal-Métro, Ste. Julie and Candiac.

While complete statistics are not available, Brunet said patrolmen tested 57 motorists within 48 hours of receiving the units.

"Fourteen of those tested on the roadside were charged with impaired driving when backup tests at the station also proved positive," Brunet said.

A Montréal-Métro detachment officer said 12 of 49 drivers tested in the first five days of the campaign were booked.

That detachment is responsible for policing major highways on the Island of Montreal.

"We're setting up roadblocks in the evening and during the night," a Métro officer said, asking that his name be withheld.

"Because of a recent Supreme Court of Canada decision we no longer have to wait until a motorist is zig-zagging all over the road before taking action," he said.

Refusing the test

"All we need now is a suspicion that a motorist has been drinking."

Refusing the test is considered an admission of guilt and carries the same penalty as impaired driving — an automatic \$300 fine and three-month driving ban for a first offence.

A second offence results in a mandatory 14-day jail term and six-month driving suspension.

A third conviction means 90 days in jail and a one-year permit suspension.

Causing death or bodily harm while driving impaired is punishable by maximum sentences of 14 and 10 years respectively.

Brunet said Quebec motorists will have to change their ways — or else. "This will only come about by changing attitudes through education and application of the laws," he said.

He suggested that motorists who want to drink at a party, "take a taxi there or bring a sleeping bag and stay overnight."

What red light means

If not, you may have to blow in one of those portable detectors and if that little red light comes on, you're in trouble.

The red light means your blood count is above the legal limit of 80 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood.

Once this happens you're en route to the nearest stationhouse to be re-tested — two tests within 20 minutes with a more precise device.

Fail that test and you'll be asked to sign an agreement to appear in court, and other papers for a rendez-vous to have your photo and fingerprints taken.

You're now only a court conviction from becoming a criminal with a record.

If that's not reason enough to slow your intake of alcohol, then think of the expenses you'll incur.

First there's the taxi ride from the police station.

Then, within the next day or two, you'll have to hire a lawyer to defend you in court.

Why not simply call a taxi first?

Les accidents avec blessés ont augmenté de 11.9 pour 100 l'an dernier.

Pas de hausse de l'assurance-automobile mais peut-être du permis et de l'immatriculation

LE SOLEIL
22.03.86
A-2

◆ Bonne nouvelle pour les automobilistes québécois: les contributions au régime d'assurance automobile n'augmenteront pas en 1986, même si 1985 a été la pire des cinq dernières années au chapitre des accidents de la route.

Par Michael DAVID

Le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, n'a cependant pas exclu que les coûts d'immatriculation et du permis de conduire soient augmentés à l'occasion du budget que M. Gérard D. Lévesque présentera à la fin d'avril.

Des profits

Bien que les indemnités versés par la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAQ) aient dépassé les \$500 millions, le président de la RAQ, M. Jean-Pierre Vézina, a indiqué, hier, que les revenus de placement de la régie ont été à ce point élevés qu'elle peut se permettre de ne pas augmenter les contributions.

Les placements de la RAQ sont

gérés par la Caisse de dépôt du Québec qui a connu un excellent rendement de 24 pour 100 en 1985. Les états financiers de la RAQ devant être déposés la semaine prochaine, M. Vézina n'a cependant pas voulu préciser l'importance des profits réalisés.

Sombre bilan

Il reste que 1985 présente le plus sombre bilan routier depuis 1981: 45.666 accidents qui ont fait 63.099 victimes, dont 1.385 morts et 7.698 blessés graves, ce qui représente une hausse de 11.9 pour 100 par rapport à 1984.

Les accidents n'ayant causé que des dommages matériels ont augmenté de 141.469 en 1984 à 159.155 en 1985, soit une hausse de 12.5 pour 100. La détérioration de la situation au Québec est en fait la pire de toutes les provinces canadiennes, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le nombre de victimes de la route est en hausse dans toutes les régions, sauf dans le Bas-Saint-Laurent — Gaspésie. Le nombre de décès a augmenté dans sept régions sur dix, no-

tamment dans la région de Québec, où la hausse atteint 40 pour 100 (302 victimes par rapport à 215 en 1984).

On estime à plus de \$2 milliards les coûts directs et indirects des accidents de la route pour la société québécoise: indemnités, frais de règlement et d'exploitation, frais de santé, forces policières, perte de productivité, etc.

Lueur d'espoir

Même si l'alcool demeure responsable d'un accident sur deux, il y a une lueur d'espoir à ce chapitre. La campagne publicitaire menée par la RAQ sur le thème "L'alcool au volant, c'est criminel, qu'on ce le dise" semble avoir donné des résultats.

Le mois de décembre 1985 a brisé la tendance à la hausse des 11 autres mois de l'année. Janvier 1986 a connu une diminution de 7.7 pour 100 du nombre de décès et de 6.6 pour 100 du nombre de blessés graves par rapport à janvier 1985, ce qui en fait le mois de janvier le moins désastreux des cinq dernières années.

Pour freiner la tuerie routière

L'arme privilégiée et la plus efficace à court terme contre la tuerie routière demeure la répression. Sévir toujours et davantage semble en effet le seul moyen que possèdent nos gouvernements pour réduire le nombre d'accidents mortels sur les routes.



Déjà, avec l'entrée en vigueur de la loi C-19, en décembre dernier, Ottawa avait fait un pas énorme pour mater les conducteurs qui prennent le volant en état d'ébriété: suspension du permis de conduire durant trois mois et amende de \$300, dès la première offense, et peines de prison à partir de la deuxième offense. Le gouvernement fédéral laissait aussi la possibilité aux provinces de renchérir sur la durée de suspension du permis.

Après la Nouvelle-Ecosse et l'Ontario, c'est maintenant au tour du Québec d'adopter la ligne dure pour les contrevenants de la ligne blanche. Le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, annonçait, en fin de semaine dernière, que les peines pour infraction au code de la sécurité routière s'alourdiront au cours des prochains mois. Une première infraction pour conduite en état d'ébriété serait punie d'une suspension d'un an du permis de conduire. Dans le cas de récidive, le ministre promet même des peines d'une "sévérité jamais vue".

Cet acharnement contre l'ivresse au volant est fort compréhensible: la moitié des accidents mortels sur les routes sont attribuables à la conduite en état d'ébriété. L'an dernier, au Québec, il y a eu 1.355 morts et 7.695 blessés graves sur les routes: la pire hécatombe des cinq dernières années.

Même si on voulait demander au ministre un peu de clémence contre les conducteurs fautifs, on ne le pourrait pas devant ce massacre. Les campagnes de sécurité routière, les excellentes initiatives comme "Opération nez rouge", les séries télévisées comme "Prendre la route" ne suffisent pas à stopper la tuerie routière.

• • •

Mais les lois ou les règlements les plus sévères ne valent rien si un gouvernement n'a pas la volonté ou la capacité de les faire respecter. Le ministre Côté a mentionné la possibilité de constituer un corps policier voué, de façon exclusive, à la surveillance routière. D'après certaines études, le coût d'une telle mesure pourrait varier entre \$30 millions et \$90 millions. Avec la situation financière actuelle du gouvernement du Québec, il est fort peu probable de voir apparaître sur nos routes ce nouveau corps policier.

Même la Sûreté du Québec, à qui on reproche d'avoir relâché sa surveillance routière, l'an dernier, semble à bout de souffle, d'effectifs et de budgets. De l'avis du directeur de la SQ, son corps policier doit diminuer considérablement son activité et ne peut plus assurer la protection de régions entières durant la nuit. Les effectifs permanents de la SQ diminuent constamment depuis 1980.

Dans ces conditions, le ministre Côté peut bien montrer les dents, sortir les griffes et rugir, qui aurait peur d'un tigre en cage? A preuve du contraire, ses déclarations servent à épater la galerie, à faire de belles manchettes dans les médias et à nous conditionner à de nouvelles augmentations des coûts du permis de conduire ou de l'immatriculation.

Pour mettre fin à la tuerie routière, il faut plus que des beaux discours ou des menaces; il faut se donner les moyens efficaces de passer aux actes. •

THE CITY

Eight drivers arrested after breath tests as police crack down

Provincial police officers using portable breath analysis machines arrested eight motorists for impaired driving in the first four hours of the Easter holiday weekend.

The arrests were made on roads in the Montreal Urban Community (MUC) territory patrolled by the Sûreté du Québec.

And a 54-year-old Brossard man, Ovide Collin, is in MUC police custody awaiting arraignment in Montreal Sessions Court today.

Collin was arrested after Wednesday night's death of retired provincial police Const. Dillard Arel.

Arel, 73, died about 11:15 p.m. when he was struck by an automobile as he crossed Pie IX Blvd., near Rachel St.

Police detained Collin when tests, taken at 20-minute intervals, showed his blood-alcohol count exceeded the legal limit of 80 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood.

Arel, who retired in 1973 after

serving 16 years with the force, was crossing Pie IX Blvd. when he was struck by a car.

His body was carried several hundred feet and he was declared dead at the scene by an Urgences Santé doctor.

Provincial police Cpl. Michel Pelletier of the Metropolitan Blvd. detachment said last night that the force is cracking down on drunk driving.

The detachment's officers arrest-

ed 64 motorists for impaired driving during the first three months of last year.

To date this year, 270 motorists have been stopped for driving after consuming too much alcohol, on roads patrolled by provincial police in the MUC.

In the past two weeks, half of the 120 motorists stopped on provincial roads in the MUC have failed the test on the portable alcohol detector called ALERT.

ALERT has three levels of light — green, yellow and red, and is hooked up to a mouthpiece into which the motorist blows for six seconds.

A green light means you've passed the test and are free to go.

A yellow light signals that the motorist is very close to the legal limit.

"When the yellow light comes on, we tell the motorist he had better head right straight home and not

stop off for another drink," Pelletier said. The red light means the motorist has failed the test and he is taken to the police station for a second test on a regular breath analysis machine which gives a more exact reading.

Police have increased their vigilance since a new federal law aimed at curbing drunk driving came into force Dec. 4.

The law, which sets no minimum jail term, calls for up to 14 years in prison for violators.

TAXE SPÉCIALE SUR L'IMMATRICULATION

♦ (D'après PC) - Le gouvernement québécois prélèvera une taxe spéciale d'une valeur de \$80 millions à la Régie de l'assurance-automobile pour couvrir les frais médicaux relatifs aux accidents d'automobiles.

Selon un porte-parole de la Régie, cette taxe entraînera vraisemblablement une hausse du coût de l'immatriculation, sans toucher directement à la prime versée pour l'assurance-automobile. De fait, le ministre Marc-Yvan Côté avait an-

noncé la semaine dernière que le prix des primes d'assurance fixe par la Régie serait gelé pour cette année.

On ignore le montant supplémentaire qui serait exigé par la Régie aux propriétaires de véhicules. Ceux-ci payent déjà en moyenne \$145 par année pour l'immatriculation et l'assurance d'État.

Ce projet, qui fait partie du train de mesures budgétaires rendues publiques jeudi, a été dévoilé le

même jour par le ministre Côté, quelques minutes avant l'annonce de la taxe gouvernementale sur les soins dentaires.

La mesure de M. Côté ressemble à celle qui avait été proposée l'an dernier par le gouvernement péquiste mais qui n'avait pas vu jour.

À l'époque, l'opposition libérale avait vivement critiqué la mesure, en disant qu'elle constituait une attaque contre le principe d'universa-

lité puisque les Québécois qui conduisent devront payer plus de taxes relatives aux soins médicaux que ceux qui ne conduisent pas.

L'année 1985 fut plutôt désastreuse en ce qui concerne les dommages corporels. Il y eut 63,099 victimes (dont 1,385 décès) impliquées dans 45,666 accidents, soit une hausse de presque 12 pour 100 par rapport à 1984. Le nombre de décès a augmenté dans sept régions sur onze, notamment dans la région de Québec où la hausse a atteint 40 pour 100. ◊

Accroissement de la prudence des automobilistes

♦ MONTREAL (d'après PC) — Les automobilistes québécois roulent moins vite, consomment moins d'alcool avant de conduire et se montrent plus respectueux de l'ensemble des mesures visant à améliorer la sécurité routière.

Un responsable de la patrouille routière dans la région de Montréal, le caporal Michel Boudreault, de la Sûreté du Québec, fait ce constat encourageant.

Avec une quinzaine d'agents, M. Boudreault a sillonné le territoire métropolitain tout au cours du congé pascal et a noté une nette amélioration dans les habitudes de

conduite des automobilistes.

"On dénombre seulement 27 accidents de la circulation depuis jeudi soir, alors qu'on atteignait ce nombre en une seule journée dans le passé," a déclaré le policier, hier après-midi.

Au cours d'une opération radar menée sur une voie rapide, les agents ont distribué 55 contraventions en 1h30 minutes. "C'est beaucoup, mais nous constatons que les automobilistes se font prendre à des vitesses variant de 100 à 140 kilomètres / heure, comparativement à 150 à 160 kilomètres / heure l'an dernier."

Les Québécois conduisent mieux

Les automobilistes québécois roulent moins vite, consomment moins d'alcool avant de conduire et se montrent plus respectueux de l'ensemble des mesures visant à améliorer la sécurité routière.

ANDRÉ PÉPIN

Un responsable de la patrouille routière dans la région métropolitaine, le caporal Michel Boudreau, de la Sûreté du Québec, fait ce constat encourageant.

Avec une quinzaine d'agents, M. Boudreau a sillonné le grand territoire métropolitain tout au cours du congé pascal et a noté une nette amélioration dans les habitudes de conduite des automobilistes.

« On dénombre seulement 27 accidents de la circulation, depuis jeudi soir, alors qu'on atteignait ce nombre en une seule journée dans le passé », a déclaré le policier, en début d'après-midi hier.

Au cours d'une opération radar menée sur une voie rapide, les agents ont distribué 55 contraventions en 90 minutes.

« C'est beaucoup, mais nous constatons que les automobilistes se font prendre à des vitesses variant de 100 à 140 kilomètres-heure comparativement à 150 et 160 kilomètres-heure l'an dernier », explique M. Boudreau.

L'officier de la SQ constate par ailleurs que le nombre d'arrestations pour ivresse au volant est encore trop élevé. Ce qui est encourageant, selon lui, c'est qu'aux heures de grande affluence, les automobilistes sont généralement sobres au volant. « Nous interceptons des conducteurs ivres après la fermeture des bars. Au cours du congé pascal, nous avons procédé à 37 arrestations pour ivresse au volant. Un nouveau système de détection nous permet de vérifier sur place la consommation d'un conducteur », a souligné le policier.

Le port obligatoire de la ceinture de sécurité est cependant de moins en moins respecté. Au cours d'une opération « Clic », menée dans la région de Montréal, 47 automobilistes ont été pris en faute en moins de deux heures. Ils devront payer une amende de \$25, comparativement à \$90 pour un excès de vitesse. « Il faudra imposer des amendes plus sévères pour inciter les automobilistes à boucler leur ceinture », conclut M. Boudreau.

LES VRAIS TUEURS

LE BILAN des « accidents » de la route au Québec en 1985 affiche les pires résultats depuis cinq ans. Le nombre des personnes tuées a augmenté de plus de 13 %, pour atteindre 1,385. Le nombre des personnes gravement blessées, et dont plusieurs resteront infirmes leur vie durant, a également augmenté, atteignant un sommet de 7,698. Deux éléments ont particulièrement retenu l'attention des autorités : les jeunes comptent pour une part dramatique dans cet hécatombe ; et les pertes pour l'Etat et l'économie se chiffrent par plus de \$ 2 milliards.

En publiant pareil tableau, le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, a déclaré que le gouvernement allait prendre des mesures plus sévères encore à l'endroit des « délinquants » de la route. Assurément, la situation confine au scandale, même si trop peu de gens s'en scandalisent ; on reste toutefois sceptique devant la panoplie des mesures retenues par Québec. L'expérience d'autres pays a démontré qu'une action d'envergure peut avoir un effet spectaculaire sur les « accidents » routiers : encore faut-il faire un juste diagnostic et choisir les moyens les plus efficaces.

À cet égard, il importe d'abord de ne pas confondre les causes d'accidents avec les moyens de les prévenir ou d'en réduire le nombre et les conséquences. Ainsi, la vitesse, l'alcool et la témérité ou l'inexpérience comptent parmi les facteurs généralement associés au risque de la route. La réduction de la vitesse permise, par exemple, a réduit substantiellement le nombre des accidents en France : avant la limitation, en décembre 1973, on déplorait 3,6 tués pour 100 kilomètres parcourus ; après, le taux chuta de plus de la moitié, soit à 1,5.

Pour lutter contre l'alcool au volant et inciter les jeunes à plus de prudence, le ministre mise beaucoup sur les campagnes d'éducation, de prévention et de surveillance policière. Comme l'alcool est présent dans la moitié des « accidents », pour peu que la police agisse contre les conducteurs aux facultés affaiblies, on devrait réduire aussi les tristes bilans hebdomadaires publiés par la Sûreté du Québec. Mais, comme le budget de la SQ, la persuasion a ses limites.

Ainsi, sans désespérer de l'éducation, force est de s'arrêter à certaines études tendant à montrer que les programmes dans les écoles n'ont pas seulement des effets positifs : en enseignant la conduite automobile aux jeunes, on permet à un plus grand nombre d'entre eux de prendre le volant, ajoutant du coup au bilan mortel qui fauche cette génération ! Car, l'enseignement ne pèse pas lourd chez les adolescents, à côté du culte de l'automobile dans notre société et du besoin de libération qui pousse dans la vitesse tant de jeunes conducteurs, notamment les motocyclistes.

C'est pourquoi, avant de réussir à changer les

mœurs, Québec et ses partenaires risquent de compiler encore plusieurs années des bilans aussi désastreux que celui de 1985, surtout si le prix du pétrole favorise, comme c'est prévisible, un plus fort achalandage sur nos routes.

Le ministre n'a pas tort de s'en prendre à la délinquance, mais il est loin d'identifier tous les vrais délinquants. Les jeunes n'ont pas à être davantage punis, ils ont d'abord besoin d'apprentissage : leurs infractions devraient entraîner, avec une suspension des permis, une plus longue période d'expérimentation de la route et de l'auto. Le département de santé communautaire de Rimouski a fait à ce sujet des suggestions qui méritent sérieuse considération. Québec ne doit pas confondre victime et délinquant.

Les premiers délinquants ont été les gouvernants eux-mêmes qui ont attendu des années et des milliers de morts et d'estropiés avant de réduire la vitesse permise, de dégager les routes des obstacles et des abords mortels. Ils restent les premiers responsables de la sécurité du public, même s'il leur déplaît de heurter la gent automobile et que les piétons ne font guère une bonne clientèle électorale ! Pressés par les coûts d'hospitalisation et les indemnités d'invalidité, ils ont redonné, depuis, la primauté à la vie humaine.

On ne saurait en dire autant des fabricants qui tardent à introduire dans leurs véhicules des concepts et des moyens de protection qui ont pourtant fait leur preuve. Le design des camions, une signalisation plus visible à l'arrière des autos, des ceintures de sécurité automatique, des « sacs gonflables », et d'autres changements pas nécessairement dispendieux préserveraient des dizaines de milliers de vies humaines.

En présentant plutôt leurs produits comme des jouets sans danger, en donnant aux engins une puissance qui dépasse largement les besoins de la conduite et les vitesses fixées par la loi, les fabricants restent les principaux tueurs sur nos routes. L'ivresse du profit fait encore plus de victimes que l'alcool au volant !

Certes, il y aura toujours des buveurs parmi nous, même si les services policiers parviennent à en réduire le nombre sur la route. Mais en se lançant dans une surenchère de répression, M. Marc-Yvan Côté semble ignorer les recherches faites en Scandinavie, en Grande-Bretagne et aux États-Unis où on n'a pu trouver, dans les sermons ni les arrestations, d'impact notable sur cette cause importante « d'accidents ». La répression et l'éducation, nécessaires, ne feront pas de miracle.

Les vrais tueurs sont ailleurs. Hélas ! nos gouvernements sont à genoux devant eux, sans voir qu'ils apportent plus de morts que d'emplois.

— JEAN-CLAUDE LECLERC

LA PRESSE MONTREAL, SAMEDI 5 AOUT 1966

Les chauffeurs ayant « démerité » au Québec peuvent se procurer un permis en Ontario

Les automobilistes québécois qui ont reçu 12 points de démerité et qui sont à la veille de perdre leur permis de conduire peuvent s'en procurer un assez facilement en Ontario.

C'est du moins ce que rapporte hier soir le service de l'information de Télé-Métropole.

Une enquête menée par un journaliste de ce réseau de télévision a démontré que la procédure à suivre est relativement simple.

Un automobiliste fautif, qui sait qu'il va perdre son permis, doit, avant de recevoir son avis d'annulation, obtenir un duplicata au Bureau des véhicules automobiles du Québec.

Il se rend ensuite à une ville frontalière où il se procure, sous le prétexte qu'il habite maintenant en Ontario, un permis de conduire de cette province. Pour ce faire, il fournit une adresse quelconque en Ontario, celle d'un ami ou d'un cabinet postal. Après les formalités d'usage, dont l'examen de la vue, il reçoit un permis ontarien en échange de son permis québécois.

Lorsque le Bureau des véhicules automobiles du Québec lui réclame son permis québécois, après l'annulation, l'automobiliste retourne le duplicata.

L'auteur de cette enquête, le journaliste Charles Faribault, précise qu'il a pu lui-même se procurer un permis à Cornwall, après avoir donné l'adresse du bureau de poste local.

— Presse Canadienne

70% sont satisfaits des limites de vitesse

◆ Les automobilistes seraient relativement satisfaits des limites actuelles de vitesse bien qu'un certain nombre affirment qu'elles soient trop faibles, spécialement sur les autoroutes.

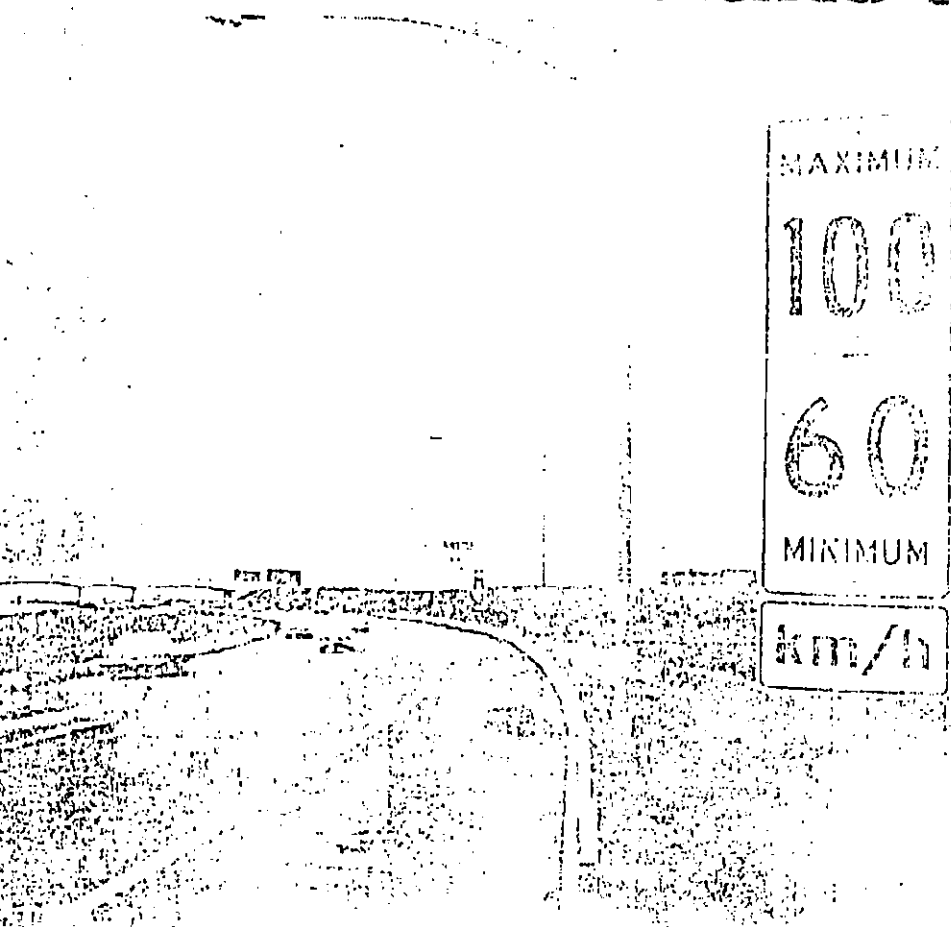
Selon un sondage réalisé par le CAA-Québec, 69% pour 100 des automobilistes sont d'accord avec les limites actuelles de vitesse pour des voies non autoroutières.

23 pour 100 croient que ces limites devraient être augmentées de 10 ou 15 km/h. Seulement 4,1 pour 100 des automobilistes croient que ces limites devraient être abaissées.

Sur les autoroutes, 56,4 pour 100 des répondants s'estiment satisfaits des limites actuelles, soit 11,4 pour 100 de moins que pour les routes non autoroutières. Ils sont par consé-

quent plus nombreux à souhaiter une augmentation de la limite permise, soit 34,6 pour 100, 19,2 pour 100 pour 10 km/h de plus et 15,4 pour 100 pour une limite additionnelle de 15 km/h. 4,7 pour 100 des répondants contesterait par contre une baisse des limites, la plupart de 10 km/h.

Les automobilistes québécois ont raient sensiblement les mêmes opinions que ceux des autres provinces, selon le CAA Québec.



mesures pour favoriser l'utilisation du "cyclope"

LE SOLEIL, 17 avril 1986

♦ Les assureurs privés et la Régie d'assurance automobile du Québec devraient réduire leurs primes de \$10 pour inciter les automobilistes à faire installer un troisième feu arrière sur leur véhicule. On éviterait ainsi bien des blessures et décès de même qu'on épargnerait des dommages matériels importants.

par Robert FLEURY

C'est du moins l'opinion émise par l'Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF), la Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec (FNACQ) et les Départements de santé communautaire de la région 03 lors d'une conférence de presse tenue simultanément à Québec, Montréal et Sherbrooke, hier.

Le "cyclope", ainsi qu'on désigne communément ce troisième feu de position situé dans le bas ou le haut de la vitre arrière des véhicules de promenade, réduirait de moitié les collisions arrière et du tiers le coût des réparations occasionnées par de telles collisions.

Si certains véhicules 1986 en sont équipés, ce n'est qu'au 1er janvier 1988 qu'ils seront obligatoires au Canada sur les voitures neuves. Or, cela prendra une dizaine d'années avant que toute la flotte automobile en soit équipée, ce qui prendra trop de temps et occasionnera trop de blessures et pertes de vies entre temps; d'où la volonté de ces associations de faire changer les choses.

"Il y a déjà des compagnies privées qui offrent un rabais de \$10 pour faire installer le "cyclope"; un installateur qui en fait autant. Si la Régie et les compagnies d'assurance accordaient une réduction de \$10 chacune pour les véhicules munis du "cyclope", cette mesure inciterait les automobilistes à le faire installer sur leur véhicule car ça ne prendrait qu'une année ou deux pour le rentabiliser", d'expliquer Pierre Racicot de la FNACQ.

"C'est intolérable, il faut que le nombre de morts et de blessés diminue sur nos routes. Or des mesures passives permettraient facilement de réduire ces pertes de vie humaine, et le "cyclope" en est une", de commenter le Dr Antoine Chapdelaine, du Département de santé communautaire de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus à Québec.

"Ramasser des accidentés à la petite cuillère, ce n'est pas drôle; pas plus que de voir autant de jeunes de 15 à 30 ans handicapés pour la vie" d'ajouter Jean-Guy Breton du DSC de la Beauce.

"Nous avons un mort par fin de semaine sur nos routes et c'est comme ça dans toutes les régions rurales du Québec. Plus cinq blessés dont certains resteront handicapés, avec un traumatisme. Pourtant, ça ne semble pas déranger personne, on ne fait pas de commission d'enquête, on prend pour acquis que c'est normal autant de morts sur les routes!", de dire M. Breton.

Des compagnies privées comme Lebeau, des assureurs comme La Solidarité et les Coopérants auraient déjà fait un pas dans cette direction en accordant des rabais de \$10. Selon la FNACQ, la Régie verrait d'un bon oeil une telle mesure mais étudie actuellement son application et ses implications actuelles.

"Ce serait une mesure facile à utiliser et son efficacité a été démontrée", de rappeler le Dr Chapdelaine, un spécialiste des méthodes passives de sécurité à bord des véhicules. "De pair avec l'utilisation de la ceinture de sécurité et du sac gonflable, le "cyclope" rendrait les véhicules beaucoup plus sûrs qu'ils ne le sont actuellement". ●

L'alcool au volant serait trop sévère

■ Contre l'alcool au volant, la loi fédérale C-19, qui est entrée en vigueur le 4 décembre dernier, est-elle trop sévère? Ceux qui ont participé, hier, dans le cadre de la journée du droit, à un débat public qui s'est tenu là-dessus au Palais de Justice de Montréal, ont carrément répondu: non!

CONRAD BERNIER

Me Louis-Paul Allard, qui animait le débat, était entouré de quatre panelistes: Me Ginette Kirouac, procureur de la Couronne, Me Lise Côté, de l'Aide juridique, Me Francine Chartrand, et M. Jean-Guy Lord, du Service de circulation de la Police de la CUM.

Ce dernier a été formel: pour un policier, « le code criminel est un outil », et sa responsabilité essentielle est de l'utiliser correctement. « La société, a-t-il expliqué, a voulu une loi plus sévère pour mettre fin aux tueries au volant. C'était son droit de décider cela. Cette loi, il faut le reconnaître, facilite le travail d'enquête du policier. Par exemple, en certaines circonstances, elle lui permet même de prélever un échantillon du sang. Les dispositions de la loi C-19 ajoutent à l'efficacité du policier. Mais, idéalement, il faudrait disposer encore de plus de moyens pour enrayer le fléau de l'alcoolisme au volant. »

Me Ginette Kirouac est inconditionnellement favorable à la nouvelle loi. En somme, a-t-elle soutenu, il faut de toute urgence que les gens comprennent que n'importe quel citoyen qui s'installe au volant de son auto après avoir consommé une assez forte quantité d'alcool court un risque énorme qui en fait un assassin en puissance.

La législature a pour sa part décidé avec la loi C-19 que cet assassin en puissance commettait effectivement un délit crimi-

nel par le seul fait de s'installer au volant avec un haut taux d'alcool dans le sang. En d'autres termes, tout conducteur ayant consommé de l'alcool et s'installant au volant de sa voiture tout en s'interrogeant sur ses capacités réelles à conduire sans danger fait non seulement un geste irresponsable, mais commet un acte criminel. Il peut échapper à la surveillance policière, mais, au regard de la loi, il n'en commet pas moins un acte criminel.

La nuance

Mes Lise Côté et Francine Chartrand souhaiteraient, pour leur part, une loi plus nuancée. Pas question pour elles, certes, de nier que l'alcoolisme au volant est « un fléau qui ne peut pas durer ». Elles sont toutefois persuadées qu'une loi aussi sévère comporte certains risques, dont celui d'uniformiser abusivement le degré de responsabilité et de culpabilité des justiciables.

La loi C-19, que l'on considère comme l'une des législations les plus sévères en Occident, prévoit que le conducteur sous l'influence de l'alcool ou de la drogue, qui provoque un accident avec blessés ou morts, est passible d'une peine pouvant aller jusqu'à quatorze ans d'emprisonnement. Sans parler de l'interdiction de conduire pendant dix ans, pour les accidents les plus graves; la personne reconnue coupable de conduite avec facultés affaiblies, ne peut plus, comme par le passé, obtenir un permis restreint aux besoins de son travail puisque le juge, dans ces causes-là, n'a plus aucun pouvoir discrétionnaire.

Me Louis-Paul Allard et ses panelistes ont finalement souhaité que « chaque citoyen s'implique peu à peu dans une vaste mouvement de sensibilisation et d'éducation populaire. Cela peut commencer chez soi, avec ses invités et ses amis. »

ENTRE NOUS AUTOMOBILISTES

On ne peut manquer de voir un feu surélevé

On peut acheter et faire installer un troisième feu arrière pour une vingtaine de dollars dans certaines régions, un peu plus à Québec. Si le cyclope était installé en usine, à l'origine, il en coûterait à peine \$10, un montant dérisoire quand on songe au nombre de vies

humaines et de blessures qu'il permettrait d'épargner.

"Le cyclope est efficace parce qu'il entre en plein dans le champ de vision des automobilistes qui suivent un véhicule. Ils ne peuvent pas le manquer. Sitôt que le conducteur actionne les freins, la lumière s'al-

lume. Non seulement l'automobiliste qui suit prévoit mieux la manœuvre de l'automobiliste devant lui, mais les autres situés à l'arrière aussi, car le troisième feu de position se voit de loin, à travers les lunettes arrière des véhicules qui se suivent...", explique le Dr Antoine Chapdelaine, du Département de santé communautaire de l'hôpital de l'Enfant-Jésus, à Québec.

Le signal doit être clair et sans équivoque pour être efficace. Un feu unique, surélevé, et non une multi-

tude de petits signaux dont on ne saurait s'ils indiquent autre chose.

"En étant situé de façon triangulaire avec les feux arrière déjà existants, l'efficacité est telle que les études statistiques indiquent que le nombre d'accidents par l'arrière a ainsi pu être diminué de 38 pour 100. Au Québec, avec nos conditions de circulation hivernale, on pourrait même penser que ce sont 50 pour 100 de nos accidents qu'on pourrait éviter, ou du moins atténuer", croit le Dr Chapdelaine.

Le feu arrière surélevé agit de

deux façons: d'une part en évitant un accident, en avertissant clairement et visiblement des intentions du conducteur avant, ensuite en réduisant la force de l'impact si ce dernier ne peut être évité car on aura eu le temps de freiner partiellement. Dans les deux cas, ce sont souvent des blessures graves qui peuvent ainsi être évitées ainsi que des dommages importants aux véhicules concernés.

"On ne saurait minimiser l'importance des lésions cervicales occasionnées par ce coup de lapin,

comme on dit communément, et le contrecoup qui est douloureux et d'établissement lent", explique le Dr Chapdelaine.

Là encore, les fabricants pourraient améliorer la sécurité de leurs sièges en les équipant d'appuie-tête ajustables.

"Un appuie-tête à la hauteur du cou seulement ne fait qu'amplifier un coup venant de l'arrière alors qu'un appuie-tête ajusté à la hauteur des oreilles prévient de telles blessures", rappelle le Dr Chapdelaine. ●

Québec, Le Soleil, mardi 22 avril 1986

L'étude de l'UQAR identifie 11 facteurs de risque pour la sécurité routière dans l'Est

◆ RIMOUSKI — Le professeur Jean-Louis Chaumel a identifié 11 facteurs de risque pour la sécurité routière impliquant des camions lourds. Trois d'entre eux pèsent plus que les autres: l'état mécanique du véhicule, le réseau routier et sa signalisation, le non-respect des normes d'heures de conduite. Un seul échappe totalement au contrôle de l'homme: les conditions météo.

par Jean Didier FESSOU

Les autres facteurs, au nombre de sept, sont:

- conditions de travail difficiles;
- expérience du chauffeur par rapport au tronçon utilisé;
- repos aléatoire et insuffisant;
- absence de contrôles routiers efficaces;
- identification de "points noirs" pour les camions;
- inadéquation de la signalisation routière, non conçue pour les camions;
- conception mécanique et sécuritaire parfois insuffisante.

Des nombreuses observations recueillies par les chercheurs de l'UQAR, il y en a plusieurs qui sont surprenantes. A l'exception contenue à la page 33 du rapport, "On retrouve chez les camionneurs une fré-

quence élevée d'hémorroïdes et des problèmes au niveau de l'appendice et du système urinaire. La consommation d'alcool, de caféine, de nicotine mais aussi de drogues est mentionnée par de nombreuses recherches. L'usage d'amphétamines serait plus répandu chez les jeunes chauffeurs".

C'est aussi chez les jeunes chauffeurs de camions lourds qu'il y a le plus grand nombre d'accidents.

Notons que le Québec compte au total près de 52.000 chauffeurs de camions. Les uns sont salariés et souvent syndiqués et appartiennent à des entreprises de camionnage. Les autres sont également salariés mais travaillent dans des entreprises diverses qui possèdent un ou plusieurs camions. Il y a aussi des chauffeurs indépendants qui louent leurs services et ont leur propre tracteur.

Points noirs

Le rapport du professeur Chaumel a été remis à la Régie de l'assurance automobile du Québec ainsi qu'au ministre provincial des Transports, M. Marc-Yvan Côté. Ce dernier a promis que les ingénieurs de la voirie seraient tenus de prendre en considération certaines des observations qui y sont faites. Ces changements, a dit le ministre, n'affecteront que les nouvelles constructions de route.

Notons, pour information, les plus dangereux des 50 "points noirs" répertoriés sur les routes de l'Est-du-Québec: la courbe de Val-Brillant, le pont du chemin de fer à Amqui, la sortie est de Percé, le tronçon compris entre Grand-Étang et Saint-Yvon, le virage de la Pointe-aux-Corolles et la courbe de la rivière Hâtes entre Béc et Rimouski. Tous ces "points noirs" sont situés sur la même route, à savoir la 132.

Le réseau routier de l'Est du Québec n'est pas adapté aux camions lourds

◆ RIMOUSKI — Le réseau routier de l'Est-du-Québec n'est pas adapté aux camions lourds. Pourtant les camions lourds assurent à eux seuls près de 80 pour 100 du transport des marchandises dans cette vaste région comprise entre La Pocatière et Gaspé. Et sur ce réseau routier, il y a une bonne cinquantaine de "points noirs" dangereux ou très dangereux.

par Jean Didler FESSOU

Parmi ces "points noirs", il y a la fameuse côte des Capucins où quatre personnes ont péri après que deux camions lourds soient entrés en collision, il y a quelques semaines.

De façon générale, les chauffeurs de camions lourds sont considérés comme de très bons conducteurs. Et ils ne sont impliqués que dans 1,8 pour 100 des accidents de la circulation. Mais presque chaque fois qu'ils sont impliqués dans un accident, il y a perte de vie humaine et les dégâts matériels sont importants.

Une étude
Sous la direction du professeur Jean-Louis Chaumel, un groupe de recherche de l'université du Québec à Rimouski vient de terminer une minutieuse étude sur "les accidents de la route impliquant les trans-

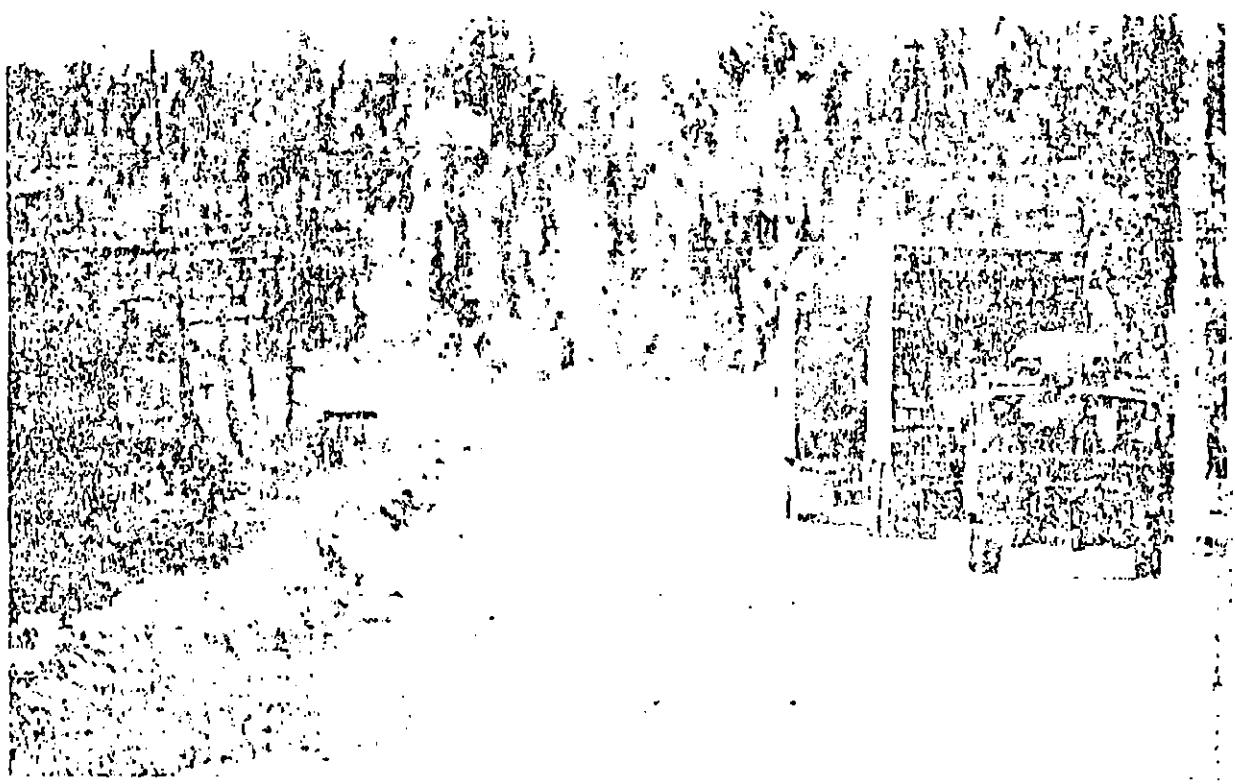
porteurs routiers". C'est la première fois qu'une telle étude était faite au Québec.

Réalisée par le Centre d'intervention et de recherche pour l'amélioration des situations de travail grâce à une contribution de \$150,000 de la Régie de l'assurance automobile du Québec, cette étude visait à identifier les principales causes d'accidents impliquant un camion lourd. Elle voulait aussi établir les facteurs de risque qui interviennent dans de tels accidents et, enfin, les mesures correctives à privilégier.

C'est pourquoi cette étude englobe non seulement l'identification des "points noirs" dangereux sur le réseau routier de l'Est-du-Québec mais se préoccupe aussi du confort des chauffeurs de camion, des heures de conduite, de l'état mécanique des véhicules, de la signalisation sur les routes et de la réglementation actuelle dans le transport routier.

Sur ce dernier point, le professeur Chaumel craint que la réglementation en cours ne rende plus préoccupante encore la situation actuelle. Car, pour tout dire, la situation actuelle est préoccupante.

Constats
L'étude du professeur Chaumel présente sous la forme de deux



Le réseau routier entre La Pocatière et Gaspé comprend une cinquantaine de points dangereux ou très dangereux.

documents de 150 pages. Elle est remplie d'informations des plus "bazannes".

Ainsi, par exemple, les points noirs identifiés par les policiers et les autres "pépés chloés" ne sont pas les endroits les plus dangereux et les plus redoutés des camionneurs.

On, encore, les portions de route faites ou refaites récemment ne sont pas les plus dangereuses.

et difficilement viable à bord d'une cabine de camion lourd.

Ce qui fut dire au professeur Chaumel que les routes et la signalisation donnent l'impression d'avoir été pensées et faites en fonction des seules automobiles.

Selon l'étude du professeur Chaumel et de ses 10 collaborateurs (François, Langlois, Lafrance, à travailler à bord même de certains camions en compagnie de...)

L'encadrement réglementaire des camionneurs ont subi des effets indirects sur la sécurité parce qu'ils ont une influence sur les conditions de travail du conducteur. La cour, reste obligé d'aller toujours plus fort, plus vite, avec un véhicule plus long et plus lourd, sur des routes plus accidentées.

L'étude met en garde les pouvoirs publics à évaluer une... (text is partially obscured)

Québec, Le Soleil, mercredi 23 avril 1986

Les facteurs de risque du réseau routier dans l'Est du Québec L'étude rejoint les priorités de Côté

◆ Trois facteurs de risques ont été identifiés comme étant plus importants que les autres dans l'étude effectuée sur la sécurité routière et

quand le ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, aura mis en application les mesures qu'il prépare actuellement.

Par ailleurs l'étude dont LE SOLEIL faisait état hier constituera un élément de plus pour assurer que les travaux qui seront effectués sur le réseau routier correspondront aux besoins, affirme

aussi un porte-parole de l'organisme qui souligne que la position de M. Côté est "plus avancée" qu'elle ne pourrait le laisser croire les informations publiées hier.

Le premier facteur de risque identifié par l'étude du professeur Jean-Louis Chagnon, de l'Université du Québec à Rimouski, est l'état mécanique des véhicules. On souligne l'attaché de presse du

ministère, la révision à l'automne du code de la sécurité routière concernera les normes d'inspection des véhicules.

L'état du réseau routier et de la signalisation, identifié comme deuxième facteur de risque, démontre une préoccupation constante au ministère, dit le porte-parole. Un fait particulier à ne plus être fait

cette année pour que les compensations budgétaires réalisées au ministère des Transports soient plutôt sur la construction de nouvelles routes que sur l'entretien du réseau existant.

Enfin, le troisième facteur de risque, le non-respect des normes d'heures de conduite par les conducteurs de camions lourds, ne

peut être réglé que par une meilleure surveillance. Le ministre Côté a déjà fait savoir qu'il veut accroître le nombre d'autoroute-patrouilles sur les routes. Les discussions se poursuivent à ce sujet avec le solliciteur général, responsable de la Sûreté du Québec, afin de déterminer si cette tâche continuera d'être confiée à ce corps policier.

par André FORGUES

véhicules lourds dans l'Est du Québec et ces facteurs trouveront en bonne partie leur solution

LA PRESSE, 26 avril 1986

GAGNANTS D'UN CONCOURS FÉDÉRAL

Deux jeunes urbanistes proposent des intersections davantage « piétonnières »

Les administrations municipales, disent les jeunes urbanistes, rendraient les villes plus agréables si elles dessinaient les intersections, les carrefours, en songeant plus aux piétons qu'aux véhicules moteurs.

Pour le démontrer, deux étudiants de l'université McGill ont soumis des propositions de design concrètes. Cela leur a valu de remporter, cette semaine, le premier prix du concours sur la conception des passages pour piétons organisé par le ministère fédéral des Transports dans le cadre de l'année de la jeunesse.

JEAN-PIERRE BONHOMME

Mme Torill Kove et M. Thomas Leatham se sont en effet mérité ce prix de \$7 500 pour avoir conçu diverses modifications relativement simples à l'aménagement des carrefours où les piétons doivent affronter un lourd trafic automobile.

Pour les besoins de la cause ils ont choisi diverses intersections particulièrement agressantes de l'avenue des Pins, dans l'environnement de l'Hôpital Royal Victoria. En ces lieux, situés au niveau de la rue Université et Dr Penfield, les piétons, particulièrement les malades et les handicapés, ont difficilement accès à leurs destinations.

Le directeur du Centre fédéral de développement des Transports, — celui-ci a son siège à Montréal — M. Ted Rudback, a dit à LA PRESSE que les propositions des urbanistes pourront être présentées avantageusement à l'administration municipale de Montréal et servir à améliorer l'ensemble des intersections et des carrefours de la ville.

Les urbanistes Kove et Leatham expriment l'avis que l'aménagement actuel des passages pour piétons, à Montréal, n'est pas à l'avant-garde par rapport à ceux de certaines provinces canadiennes et des pays étrangers développés.

Il s'agit, pour eux, d'adopter certaines mesures peu coûteuses dont voici les principales :

Les automobilistes prennent plus de précautions en arrivant aux intersections, lorsqu'ils peuvent identifier visuellement la modification du sol. Par conséquent ils proposent de mieux faire apparaître les passages piétonniers et les trottoirs en coin en utilisant un béton coloré rouge dont les délimitations auraient une couleur blanche ;

L'utilisation, par la municipalité, de pavés de brique — c'est la mode actuelle — n'est pas adaptée aux besoins d'une ville nordique. L'eau s'infiltrerait par les joints et briserait les briques en gelant ; le sel de déglacage, une autre coutume récente, briserait aussi ce pavé ; à cet égard une intersection sans sel est préférable. Mieux vaut en tout cas utiliser le béton ;

Pour être efficaces, les rampes destinées à l'usage des chaises roulantes ne doivent pas être placées en coin. Il faut les placer un peu en retrait pour éviter que les handicapés fassent un détour par le centre ;

La hauteur de la chaîne de trottoir ne doit pas dépasser six pouces ;

L'installation de feux de circulation contrôlés par les piétons, et, parfois audibles, au niveau de l'entrée de l'hôpital, s'impose ;

L'installation d'un éclairage « pour les piétons », par opposition aux feux d'autoroute, c'est-à-dire dont la luminosité se trouve à leur niveau, s'impose également.

Ces mesures peuvent être adoptées graduellement, disent les urbanistes ; mais elles tendent toutes à respecter la présence, dans la ville, des piétons ; à voir la ville à travers eux plutôt qu'à travers un pare-brise.

Pour y arriver pleinement, ajoutent-ils, il faudra un jour enlever une bonne part des murs d'autoroute qui déparent l'avenue des Pins et l'avenue du Parc ; il faudra aussi un jour, sans doute, opinent-ils, revoir tout l'aménagement du tréfilé d'autoroute qu'on trouve à l'intersection de l'avenue du Parc. Cet aménagement, disent-ils, n'a pas sa place dans une ville qui porte son nom.

Les hôpitaux veulent une politique nationale de la sécurité routière

LE DEVOIR
01/05/86, p. 2

LAURENT SOUMIS

Constatant le peu de succès des moyens traditionnels de prévention des accidents de la route dont la progression a repris de plus belle depuis trois ans, l'Association des hôpitaux du Québec (AHQ) propose l'adoption d'une politique nationale de la sécurité routière.

Devant la croissance des coûts démographiques, économiques et sociaux des tragédies routières, et l'accaparement des ressources hospitalières qui en résulte, l'AHQ a lancé, hier, à Montréal, la campagne 50-5, visant à réduire de 50 % le nombre des victimes du volant au cours des cinq prochaines années.

À cette occasion, les 32 départements de santé communautaires (DSC) des centres hospitaliers ont demandé au gouvernement québécois d'élever la sécurité routière au rang « d'objectif provincial de santé ».

Selon le président du Comité de coordination des DSC, le docteur Richard Lessard, les causes des accidents et les moyens de prévention sont déjà connus. « La volonté gouvernementale doit maintenant se traduire par des actions concrètes », a-t-il dit.

Pour son collègue, M. Claude Dussault, spécialiste de ces questions, « il est clair que les moyens de prévention fondée sur l'éducation des individus n'ont pas donné les résultats espérés ».

La diminution du taux de mortalité routière, enregistrée en 1981 et en 1982, s'explique principalement par la récession et par ses incidences sur le volume du trafic routier, a-t-il soutenu.

Outre la poursuite des campagnes de sensibilisation et d'éducation du public, l'AHQ prône une approche globale et concertée d'intervention aux niveaux de l'environnement de la circulation routière, du respect des lois et des règlements, des caractéristiques des véhicules moteurs et des alternatives aux moyens conventionnels de transport.

Le 22 mai prochain, les DSC, dont quelques-uns mènent déjà certaines

expériences pilotes, discuteront d'ailleurs de cette question lors d'un forum spécial à Saint-Hyacinthe.

L'AHQ souhaiterait l'instauration de programmes cohérents, tels ceux en vigueur en France et au Japon, où la sécurité routière a été promue au rang de priorité nationale. La coordination des programmes y est confiée à un organisme spécialisé relevant du plus haut niveau de l'appareil gouvernemental.

À l'heure actuelle, les 3,000,000 de véhicules qui parcourent les 56,000 kilomètres du réseau routier québécois provoquent des accidents dont les conséquences économiques s'élevaient annuellement à près de \$2 milliards en frais d'hospitalisation, en indemnités versées et en pertes de production et de consommation.

Selon M. Claude Dussault, les victimes de la route accaparent annuellement 130,000 journées d'hospitalisation, soit l'équivalent de la capacité d'accueil d'un centre hospitalier comme La cité de la santé de Laval.

Depuis 1970, 1,635 québécois sont décédés sur la route et 51,545 autres ont été blessés. Pour chaque tranche de 100,000 habitants, 27 périssent sur la route et 859 autres y subissent des blessures. Le taux de mortalité est supérieur de 33 % à celui des pays industrialisés, et le taux de morbidité, d'environ 50 %.

Troisième cause de décès pour l'ensemble de la population après les maladies du système cardio-vasculaire et le cancer, les tragédies routières viennent en tête de liste chez les moins de 35 ans. Les traumatisés qui en résultent sont responsables de la majeure partie des pertes des années potentielles de vie des jeunes.

Depuis l'apparition de l'automobile au Québec, il y a 81 ans, 50,000 personnes sont décédées à la suite d'accidents routiers, 20,000 autres pourraient connaître le même sort d'ici l'an 2,000, et 30,000 enfants ne verront jamais le jour à la suite de la mort de leurs parents potentiels.

Faute de politique adéquate, note l'AHQ, le Québec entrera dans le XXI^e siècle privé de l'apport de plus de 100,000 de ses citoyens.

La route fera 20 000 morts au Québec d'ici 15 ans

Depuis son apparition sur les routes du Québec en 1905, l'automobile n'a pas fait que révolutionner les transports. Plus de 50 000 personnes

AURICE GIRARD
de la Presse Canadienne

ont mortes dans des accidents de circulation et des dizaines de milliers d'autres ont été handicapées pour le reste de leurs jours.

Au rythme actuel, on dénombre au moins 20 000 morts additionnelles d'ici l'an 2000. Si on tient compte des conséquences sur la progéniture, le Québec retrouvera alors avec « un déficit minimal » de 30 000 naissances. Au total, on peut évaluer le manque à gagner démogra-

phique à 100 000 personnes au tournant du siècle.

L'hécatombe routière a donc assez duré, affirment les 32 départements de santé communautaire des hôpitaux du Québec, regroupés au sein de la l'Association des hôpitaux. C'est pourquoi ils organisent le 22 mai à Saint-Hyacinthe, le « Forum des départements de santé communautaire sur les traumatismes reliés à la circulation routière ».

« Objectif 50-5 », c'est le slogan retenu et qui vise à réduire de 50 p. cent, en cinq ans, le nombre des accidents. Car, il est urgent d'agir, ont répété tour à tour hier, M. Richard Lessard, président du comité de coordination, et ses collaborateurs Gilles Forget et Claude Dussault.

Les médias, ajoutent-ils, doivent cesser de « banaliser » les accidents du week-end comme s'il s'agissait d'une rubrique hebdomadaire des « chiens écrasés ». On ne cesse d'épilouter sur les 1 900 morts dans les accidents d'avion à travers le monde l'an dernier, mais on reste muet sur les 1 400 morts accidentelles de la circulation au Québec seulement pour la même période.

Nul besoin de faire de longs discours pour justifier la tentative des organisateurs du forum de réussir là où tout le monde a échoué jusqu'à présent. Troisième cause en importance des décès — après les maladies du système cardio-vasculaire et le cancer — les accidents de la route au Québec dépassent largement la moyenne des pays industrialisés :

27 morts et 859 blessés par 100 000 contre 20 morts et 580 blessés partout ailleurs.

La conjoncture n'est pas facile. La courbe statistique démontre que le nombre d'accidents de la route est directement proportionnel à la croissance de l'économie. L'activité économique génère plus de déplacements et plus d'accidents.

Même que les organisateurs parlent d'une remontée « catastrophique » depuis 1982, après une accalmie de quelques années. En cinq ans, 8 223 morts et 334 690 blessés. Coût pour l'économie : plus de \$2 milliards.

Ils lancent un appel aux pouvoirs publics pour qu'ils se concertent. Du ministère de la Justice à celui des Transports, en pas-

sant par les services de santé communautaire. C'est possible puisque cela a déjà été fait ailleurs.

Les expériences française et japonaise le démontrent. Le taux de mortalité a diminué de 50 p. cent en sept ans au Japon, passant de 16 800 morts en 1970 à 8 900 en 1977 alors que le nombre de véhicules en circulation doublait. La France peut se vanter d'avoir réussi un exploit similaire.

Les organisateurs du forum sont bien conscients qu'il ne faut pas d'organiser un colloque pour régler un problème aussi grave. Il faut commencer quelque part, répondent-ils, en attendant qu'il s'agisse de la première étape dans l'élaboration d'une politique « nationale, concertée et concertée ».

En l'an 2000, les routes auront «côté» 100 000 vies au Québec

Québec dépassent largement la moyenne des pays industrialisés: 27 morts et 859 blessés par 100 000 contre 20 morts et 580 blessés partout ailleurs.

La conjoncture n'est pas facile. La courbe statistique démontre que le nombre d'accidents de la route est directement proportionnel à la croissance de l'économie. L'activité économique génère plus de déplacements et plus d'accidents.

Montréal (PC) — Depuis son apparition sur les routes du Québec en 1905, l'automobile n'a pas fait que révolutionner les transports. Plus de 50 000 personnes sont mortes dans des accidents de circulation et des dizaines de milliers d'autres ont été handicapées pour le reste de leurs jours.

Au rythme actuel, on dénombrera au moins 20 000 morts additionnelles d'ici l'an 2000. Si on tient compte des conséquences sur la progéniture, le Québec se retrouve alors avec un déficit minimal de 30 000 naissances. Au total, on peut évaluer le manque à gagner démographique à 100 000 personnes au tournant du siècle.

L'hécatombe routière a donc assez duré,

affirment les 32 départements de santé communautaire des hôpitaux du Québec, regroupés au sein de l'Association des hôpitaux. C'est pourquoi ils organisent le 22 mai à Saint-Hyacin-

the le «Forum des départements de santé communautaire communautaire sur les traumatismes reliés à la circulation routière».

«Objectif 50-50», c'est le slogan retenu et qui vise à réduire de 50%, en cinq ans, le nombre des accidents. Car, il est urgent d'agir, ont répété tour à tour, hier, M. Richard Lessard, président du comité de coordination, et ses collaborateurs, Gilles Forget et Claude Dussault.

Les médias, ajou-

tent-ils, doivent cesser de «banaliser» les accidents du week-end comme s'il s'agissait d'une rubrique hebdomadaire des «chiens écrasés». On ne cesse d'épiloguer sur les 1 900 morts dans les accidents d'avion à travers le monde, l'an dernier, mais on reste muet sur les 1 400 morts accidentelles de la circulation au Québec seulement pour la même période.

Nul besoin de faire de longs discours pour justifier la tentative des organisateurs du

forum de réussir là où tout le monde a échoué jusqu'à présent. Troisième cause en importance des décès — après les maladies du système cardio-vasculaire et le cancer — les accidents de la route au

Road-death crackdown urged

The Quebec Hospitals Association says interdepartmental co-ordination is needed to halt the carnage on Quebec's roads, which cost the province \$2 billion last year.

"We want the various organizations working in different directions to aim at the same target," said Dr. Richard Lessard, head of the association's community health council.

"Our objective is to reduce all road fatalities by 50 per cent in the next five years."

Community health officials said Quebec's method of cracking down on one factor at a time — such as seat belts and drunk driving — is not tackling the whole problem.

Dussault said road fatalities are the third leading cause of death in Quebec after heart disease and cancer. Last year, more than 1,400 were killed on the roads.

The hospitals association is holding a forum on accident prevention May 22 at St. Hyacinthe.

20 Janvier 1986, P. A-1

Autoroute's death toll blamed on maintenance

By IRVEN BLOCK
of The Gazette

On Dec. 20, Philip Brenhouse packed his skis into his 1985 Honda Prelude and headed up north for a day on the slopes with his girlfriend, Myrina Nakawa.

It was to be a special day for the 26-year-old John Abbott College student with a 62 average.

Brenhouse was a body builder. He was into natural foods. He never smoked or drank alcohol. And on this Friday, he was planning to teach his friend to ski.

But the lesson was never to be.

At about 9:30 a.m., as he drove down the steep Laurentian Autoroute slope facing the Mont Gabriel ski resort, the car skidded on an ice patch.

Hit by one truck, then another, Philip fell over Myrina, apparently to protect her, and was crushed to death.

It was one of a rash of accidents on

the Laurentian Autoroute over the holiday period, when the best skiing conditions in three years also made road conditions more hazardous.

Phillip's mother, Lois Brenhouse, claims that a deterioration in road maintenance, lack of police patrols and the failure to enforce speed limits contributed to her son's death.

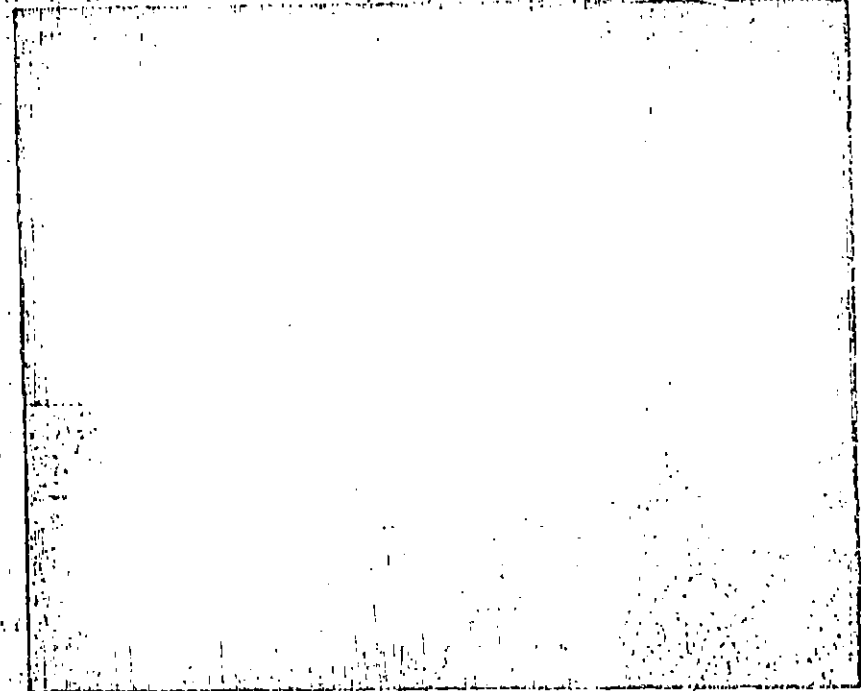
Many other Quebecers who regularly travel the autoroute agree:

"I've been going up north every weekend for 25 years and I've never seen it like this," the grieving woman said.

"There are ice patches everywhere and nobody's putting salt down. You hardly ever see a police car, except once a month when they're out giving tickets."

She and other autoroute users are convinced that the removal of toll booths from all Quebec highways last September is linked to a percept-

(See AUTOROUTE, Page A-2)



Gazette, Gordon Black

Only when someone's telephone beeps onto a cell.

(suite) 20 Janvier 1986, p. A-2

Autoroute accident rate blamed on deteriorating maintenance

(Continued from Page A-1)

tible decline in road maintenance.

Motorists are also concerned about the removal of emergency telephones that disappeared along with the five toll booths on the 90-kilometre roadway. Help is now more difficult to obtain in an emergency.

And some police and transport department officials agree that safety on the Laurentian Autoroute has deteriorated.

"It's true," said Yvan Paquette, head of the information section for the Quebec transport department in Montreal, when asked about the alleged deterioration in the frequency of snow removal and the application of salt and sand.

In a telephone interview, Paquette blamed the situation in part on the March 1983 dismantling of the Office de l'autoroute — "there were norms then" — and the integration of the highway's services into the transport department, which also is responsible for other roads.

The mere existence of the five toll booths, he notes, compelled the department to maintain a high standard of snow removal and salting, because without it the approaches to these structures would be hazardous.

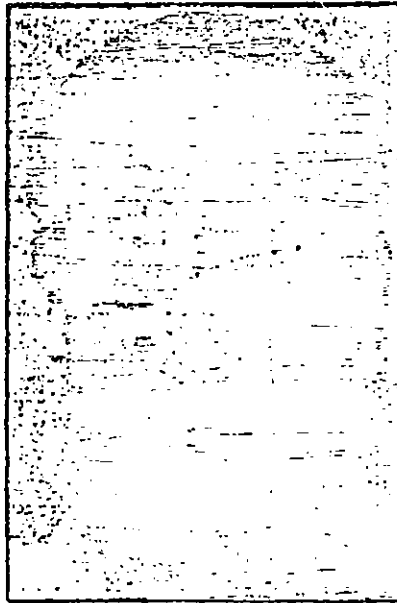
"The autoroute used to have its own budget, tied to the tolls that motorists paid. People paid and they got services.

"Now there is a global budget from general tax revenues and motorists using the autoroute are getting the same quality of service as on other roads in the province."

As for accidents, Paquette said motorists had to stop for the toll booths — slowing down the race to the cottage, lake or ski slope. And to avoid paying tolls, some drivers would use other routes.

But with the removal of the booths, more traffic is now concentrated on the autoroute.

Paquette admits he has received complaints from motorists about the removal of telephones, but says "more people now have cellular phones in their cars, although I agree that a good system of communications would be useful."



PHILIP BREINOUSE
Crushed to death

13 janvier 1986, p. A-5

Care-and-control law invalid: judge

OTTAWA (CP) — A person sitting behind the wheel of a vehicle does not automatically have care and control of it, an Ontario provincial court judge has ruled in striking down a section of the Criminal Code on constitutional grounds.

Judge E.G. Eachorn ruled that the care-and-control law was contrary to a "reverse onus" provision under which a defendant is required to prove his or her innocence, rather than the Crown having to prove guilt.

Toronto lawyer Melvyn Green said the decision, if upheld by higher courts, will wipe out an unfair situation in which people are frequently convicted of being impaired in a parked vehicle — whether or not they intended to drive it.

Eachorn dismissed the charge against Stephen Headley, who was found asleep or unconscious last June behind the wheel of his car parked on the side of the road.

The car was not running, the

gears were disengaged and his key was turned off in the ignition.

A breathalyzer test showed that he was legally impaired.

Under the care-and-control section of the Criminal Code, a person's innocence could only be proven by showing he or she did not intend to enter the vehicle for the purpose of driving it.

The clause violates the Charter of Rights and Freedoms' guarantee of the presumption of innocence, Eachorn ruled.

(suite) 20 janvier 1986, p.A-2
 Six accidents

Ste. Adèle resident Leon Blauer, who spends about 55 hours a week travelling on the Laurentian Autoroute, has had a cellular phone in his car for the past three weeks. The veteran ski patrol officer says he's called in six accidents to police during that period.

Last week, Blauer called *The Gazette* to talk about the sixth accident: "The guy I saw in the ditch this morning had been lying there for 40 minutes.

"The road scares me right now, there's a lot of skidding and you're totally at the mercy of the occasional police cruiser or Good Samaritan," he said.

Motorists and officials agree that a reduced police presence on the highways has removed a major deterrent to infractions of the highway code and increased delays in dealing with accidents.

Paquette, for example, says the Sûreté du Québec has restricted the number of kilometres that police cars may accumulate over a given period of time.

Other duties

Another problem is that four different provincial police detachments — Montreal Métro, St. Eustache, St. Jérôme and Ste. Agathe — share responsibility for autoroute surveillance and patrolling, along with their other duties.

Other duties include the whole gamut of police work in the small towns and villages that flank the autoroute and have no police forces.

Before 1983, the autoroute had its own police force.

Cpl. Raymond Dufour of the St. Jérôme detachment, whose territory extends to Ste. Adèle and includes Mont Gabriel and St. Sauveur, said his observation was that "it takes a little longer for the autoroute to be cleared than before. We've had a few problems for several weekends."

This view, Dufour stressed in a telephone interview, was a personal one, but reflected the opinions of other police officers.

One senior Sûreté staff officer, who would only speak on condition his name not be used, said "heavy traffic requires patrol cars on the autoroute at all times and we just don't have the manpower to do it."

In his view, many Sûreté officers, hired in 1980 when the force was created in its modern form, are now retiring and not being replaced.

"There's been a hiring freeze for

stations are closed at night because of lack of personnel. The four-day week and two-man patrols cut our potential in half.

"It's a real problem."

And the problem reflects itself in more and more carnage on Québec highways over the past few years.

In 1985, there were 102,710 accidents in the first 10 months of the year, including 1,185 injuries.

In 1984, 144,886 accidents were recorded in the first ten months, resulting in 1,651 injuries.

In the first ten months of 1983, 135,414 and 1,014 injuries were reported.

And accident and mortality statistics on the Laurentian Autoroute reflect the general Québec trend:

There were 19 deaths on the autoroute in the first ten months of 1985 as a result of 2,693 accidents; 18 deaths in the first ten months of 1984 as a result of 1,600 accidents; and 12 deaths in ten months of 1983 as a result of 1,518 accidents.

Carnage continues

In its last annual report, the Régie de l'assurance automobile du Québec said "... the organization of police highway patrols in Québec and particularly the insufficient number of officers specially assigned to this task is open to question.

"During the past few months, the insurance board has expressed its views on the subject to the government and the provincial police," the report noted.

And the carnage on the Laurentian Autoroute continues. On Jan. 2, a total of 150 vehicles were involved in accidents on the roadway, including a 25-vehicle crash near the Prévost exit that resulted in the death of a priest.

Meanwhile, Philip Breakhouse's friend Myrna, a McGill University student, is out of hospital.

She suffered a broken clavicle, her scalp was cut open and she underwent four hours of surgery, but she's recovering, says Lois Breakhouse.

Depuis 1905, plus de 50,000 morts à Québec à cause de l'automobile

MONTRÉAL (PC) - Depuis son invention sur les routes du Québec en 1905, l'automobile n'a pas fait évoluer les transports. De 50,000 personnes sont mortes dans des accidents de la circulation et des dizaines de milliers ont été handicapées pour le reste de leurs jours.

par Maurice GIRARD

Au rythme actuel, on dénombre au moins 20,000 morts additionnels d'ici l'an 2000. Si l'on tient compte des conséquences sur la procréance, le Québec se retrouvera avec "un déficit minimal" de 10 naissances. Au total, on peut parler de la perte d'un million de personnes au cours du siècle.

L'écatastrophe routière a donc été reconnue, affirment les 32 départements de santé communautaire des régions du Québec, regroupés au sein de l'Association des hôpitaux. Pourquoi ils organisent, le 22 mai à Saint-Hyacinthe, le "Forum des départements de santé communautaire sur les traumatismes reliés à la circulation routière".

"Objectif 50-5", c'est le slogan du forum qui vise à réduire de 50 pour cent en cinq ans, le nombre des accidents. Car, il est urgent d'agir, ont-ils dit. Le tour à tour, hier, M. Richard, président du comité de coordination, et ses collaborateurs Gilles Gauthier et Claude Dussault.

Les médias, ajoutent-ils, doivent éviter de "banaliser" les accidents du trafic automobile comme s'il s'agissait d'une nouvelle hebdomadaire des "chiens perdus". On ne cesse d'épiloguer sur les 1,900 morts dans les accidents de circulation à travers le monde l'an dernier, mais on reste muet sur les 1,400 morts accidentelles de la circulation à Québec seulement pour la même période.

Nul besoin de faire de longs discours pour justifier la tentative des organisateurs du forum de réussir là où tout le monde a échoué jusqu'à présent. Troisième cause en importance des décès - après les maladies du système cardio-vasculaire et le cancer -, les accidents de la route au Québec dépassent largement la moyenne des pays industrialisés: 27 morts et 859 blessés par 100,000 conducteurs et 580 morts et 580 blessés partout ailleurs.

La conjoncture n'est pas facile. La courbe statistique démontre que le nombre d'accidents de la route est directement proportionnel à la croissance de l'économie. L'activité économique crée plus de déplacements et plus d'accidents.

Même que les organisateurs parlent d'une remontée "catastrophique" depuis 1952, après une accalmie de quelques années. En cinq ans, 8,223 morts et 334,690 blessés. Coût pour l'économie: plus de \$2 milliards.

Ils lancent un appel aux pouvoirs publics pour qu'ils se concertent. Du ministère de la Justice à celui des Transports, en passant par les services de santé communautaire. C'est possible puisque cela a déjà été fait ailleurs.

Les expériences française et japonaise le démontrent. Le taux de mortalité a diminué de 50 pour 100 en sept ans au Japon, passant de 16,800 morts en 1970 à 8,900 en 1977, alors que le nombre de véhicules en

circulation doublait. La France se vante d'avoir réussi un résultat similaire.

Les organisateurs du forum sont bien conscients qu'il ne suffit pas d'organiser un colloque pour résoudre un problème aussi grave. Ils commencent quelque part, répondent en espérant qu'il s'agira de la première étape dans l'élaboration d'une politique "nationale, concertée".

Le Soleil 5 mai 1986, page A-2.

TABLE DES MATIÈRES

1985

La limite de 55 mph permet de sauver 4 000 vies	1
Un accident de la route fait 7 victimes	2
Pourquoi rouler phares allumés	3
Ivresse au volant	4
Le lobby des victimes	5
Les victimes de l'assurance-automobile	6
Se sentir coupable d'être victime	7
Rien ou bien peu pour compenser les douleurs	8
Pauvres et riches y perdent	9
La déception de 007 1898	10
Un labyrinthe pour les grands blessés	11
Comment choisir la couleur d'une voiture	12
Notre régime est plus avantageux (R.A.A.Q.)	13
L'insatisfaction plus élevée chez les blessés les plus graves . .	14
Évitez les dangers de l'aquaplanage	15
Porter à 21 ans le droit de consommer en public de l'alcool . . .	16
Le conflit à la SQ réduit de 50% les contrôles du transport routier en 84	17
La RAAQ écopera	18
Assurance-auto: trop tôt pour savoir s'il y aura une hausse . .	19
Hausse des accidents de la route et des victimes	20
Plus d'accidents, plus de victimes de la route en 1984	21

Un ticket modérateur	22
Surveillance routière: Québec se signale par le moins d'infractions	23
Ivresse au volant: Québec la province la plus tolérante	24
Le projet de loi fédérale sur la conduite en état d'ébriété	25
Castonguay pour l'abolition de la RAAQ	26
Alcool au volant	27
RAAQ - La guerre de prix retarde une hausse des primes	28
La sécurité passive	29
Mieux voir au volant la nuit et par mauvais temps	30
Trois problèmes guettent les camionneurs	31
La limite de vitesse devrait être baissée	32
L'âge légal de boire doit-il être modifié	33
Nouvelle méthode pédagogique sur la sécurité à bicyclette	34
Siège de voiture	35
La SQ et la sécurité du public	36
Les accidents de la route: causes nombreuses	37
Le citoyen soumis à l'alcootest a le droit de parler à un avocat	38
Un prévenu pourrait consulter un avocat	39
Face à l'alcootest, l'on devient prévenu	40
Réponse à la proposition du BAC	41
Quatre morts sur les routes de la région	42
Le Gouvernement déterminé à faire respecter les règlements du transport routier	43
Une lacune dans la Loi ferait perdre de l'argent à l'assurance-automobile	44

Vingt morts sur les routes du Québec en fin de semaine	45
La conduite préventive, c'est l'antidote avec accidents routiers	46
Le dernier week-end	47
Douze morts accidentelles au Québec	48
Les daltoniens de la route	49
Un autobus de la CTCUM dérape et plonge dans un fossé: 32 blessés.	50
Le syndicat des chauffeurs blâme la CTCUM	51
Attention aux situations propices aux accidents	52
La CTCUM corrige son système de sécurité	53
Des contrôles de sécurité accrus après l'accident	54
La route tue plus	55
Seize morts sur les routes durant la fin de semaine	56
Alcool, drogue et fatigue: mélange dangereux	57
Véhicules Québécois vérifiés gratuitement	58
La route tuer plus au Québec qu'ailleurs au pays	59
Où est passée la police de la route	61
Quatorze morts au cours du week-end	62
Des flics trop peu sorteux	63
La SQ refuse de porter seule tout le blâme	64
A quelle vitesse faut-il rouler	65
Contrôles de la route au hasard	66
Dix personnes perdent la vie	67
Six autres victimes de la route	68

Dix-huit morts devant le week-end	69
Une jeune femme perd la vie à Rimouski	70
Vingt-sept morts accidentelles au Québec	71
La loi, c'est la loi	72
Un code de sécurité à la discrétion des policiers	73
Trois personnes tuées dans une collision	74
A chaque jour, un étudiant victime de la route à Montréal	75
L'étourderie n'a ni âge, ni raison	76
Six morts dans l'Est	77
Du nouveau, une troisième feu de freinage	78
Route: Plus d'accidents, peu de suspensions	79
10 des 19 morts dans l'Est	80
L'Opération Orange	81
La moto tue de moins en moins	81
Tout prouve que la ceinture sauve des vies	83
Ceinture de sécurité	84
La boucler demande de la volonté	85
On n'a pas seulement la route à surveiller, dit la S.Q.	86
La route fait 13 morts dans l'Est du Québec	87
Projet pilote à Rimouski: Nez-Rouge	88
Une étude tenue secrète	89
L'achat de jantes en alliages léger	90
Seize morts au Québec ce week-end	91
Pour assurer son auto: 20% de plus à l'automne	92

Les accidents font 11 morts au Québec	93
Huit personnes se tuent au cours du week-end	94
Accident de la route : Est du Québec double Montréal et Québec	95
Offensive de la S.Q. : Transport matières dangereuses	96
Campagne pour convaincre les étudiants de ne pas boire d'alcool avant de conduire	97
Le responsable de la hausse des tueries sur nos routes	98
Les assureurs investissent dans le "cyclope"	99
Festoyer sans s'enivrer	100
L'alcool au volant, c'est criminel	101
Peut-on éviter de frapper des animaux	102
Alcool au volant : amende minimale de 300\$	103
Les automobilistes boudent le constat amiable	104
Attention à l'état d'ébriété	105
Ivresse au volant : 14 jours de prison avec récidivistes	106
Ivresse au volant : sanctions plus sévères	107
Alcool ou auto	108
La sécurité routière : un projet politique	109
L'ivressomètre	110
Semaine de prévention du crime : Nez Rouge	111
La SAQ compensera une partie du manque à gagner	112
Ivresse au volant : loi C-19	113
Vers un nex-rouge permanent	114
Freeze toll mounts : Mother ans sons killed on icy road	115

MDs set to help in crackdown on drunk driving	117
Carmakers join arbitration program	117
Pain and suffering awards are averaging about 50\$	118
Auto industry is worried Ottawa may impose more emission limits .	118
Quebec's highway accidents rise by 11 percent	118
Spot checks urged to nab drunk drivers	119
School to tackle road safety	120
Group will fight drunk drivers	121
Insurance scheme for cyclists launched	122
Seatbelt-law backers making gains in U.S.	123
27 hurts as bus plunged into ditch	124
Crashed bus was speeding : official	127
Municipalities cut down on speed bumps	128
Increase in hit-and-runs baffles police	128
Report links police to rise in accidents	129
Awareness course cuts drunk driving.	129
Traffic-toll rise unfairly linked to us police say	129
Top court rules : Road side breath tests are legal	130
Inspection reveals 500 dangerous cars	131
Young men may fight insurance bias : board	132
School poll shows 31,5 percent have driven while drunk	133
Student injury rate is one a day : study	134
Drivers face stiff insurance-rate hike	135

Set up special highway patrols insurance board urges Quebec	135
Stiffer drunk-driving law coming by Dec.2 : Crosbie	136
Speeding blame for high injury rate on highway	137
Quebec starting children early with new road safety program	138
Science council did car-safety study, never told federal regulators	139
Firm starts campaign to get drivers to install rear-window brake light.	140
Car insurance premiums going up	141
Ontario plans to get tough with drunk drivers	144
Stiffer drunk-driving fines start Wednesday	144
Liberal will toughen drunk-driving laws	145
MUC police joining national campaign against motorists who drink and drive.	147
Drunk driver often under-30 male	147
Police eye special patrols to nab drinking drivers	148
Drunk driving	149
Students comb streets to get drunk drivers home safely	151
Drunk driving victim's pain goes on	152

La limite de 55 mph permet de sauver 4 000 vies par année aux États-Unis

WASHINGTON — En raison de la limitation des vitesses routières à 55 mph sur tout le territoire américain, le conducteur des États-Unis a dû passer sept heures de plus par année derrière son volant. Cette réglementation a toutefois sauvé 4 000 vies par année.

ANN McPATTERS

Ce sont là deux des conséquences relevées par le Conseil national de la recherche (NRC) au cours d'une étude réalisée au niveau national sur la réglementation routière.

Certains chercheurs, dans le rapport, laissent entendre que la limite de vitesse de 55 mph devrait être levée sur les voies rapides à péage. Ils conviennent toutefois que cette réglementation, vieille de 10 ans, est la mesure de sécurité routière la plus efficace jamais adoptée aux USA.

Le président Reagan et le congrès républicain avaient réclamé l'annulation de cette réglementation en 1980. Cette année, l'opposition à cette loi s'est surtout manifestée parmi les républicains des provinces de l'Ouest où les distances sont généralement plus grandes que dans l'Est. Le congrès républicain a toutefois défilé une motion en ce sens en misant sur les nombreuses vies humaines que cette législation a permis d'épargner.

Clarence Dilow, porte-parole du Centre de sécurité automobile, un organisme à but non lucratif créé par le défendeur des consommateurs Ralph Nader, croit que le rapport du NRC devrait enfin faire créer les critères. Pour lui, il faut...

spécialistes de la sécurité routière, des ingénieurs, des économistes, des sociologues et des experts en transport, ont souligné que le gouvernement doit améliorer ses procédures d'application de cette loi.

Washington a en effet le pouvoir de retenir les subventions versées aux États au chapitre de la construction routière si ces États n'appliquent pas cette réglementation de façon satisfaisante. Or, tout

indique que le gouvernement soit « très complaisant » et qu'il n'applique jamais les mesures punitives prévues.

La limite nationale de vitesse, à travers les USA, est actuellement de 59,1 mph en moyenne, contre 57,6 mph en 1974. En 1974, elle était de 65 mph.

Le comité d'étude du NRC estime que le gouvernement devrait adopter un système de points de pénalité en vertu duquel les États, qui admettent une limite de 50

mph en un endroit précis devraient être pénalisés plus lourdement que ceux où la limite est de 60 mph. Ce système devrait aussi tenir compte, selon eux, de la condition des routes, la grande vitesse étant moins dangereuse sur une autoroute à quatre voies que sur une route de campagne.

Bénéfices

Les chercheurs ont conclu par ailleurs qu'en réduisant la vitesse maximale à 55 mph, on réduit la con-

sommation d'essence de deux pour cent, ce qui représente une épargne annuelle de \$2 milliards aux USA. En plus, les Américains ont ainsi épargné \$95 millions en honoraires médicaux et vêtements grâce au nombre réduit des accidents. On estime que cette limitation de vitesse a permis d'épargner des blessures très graves à 4 500 personnes chaque année.

Le NRC estime que

la limitation de vitesse rallonge très peu le temps de conduite pour l'Américain moyen. Les chauffeurs de camions et d'autobus, par ailleurs, doivent ainsi passer beaucoup plus de temps derrière le volant, mais cette réglementation réduit leur consommation en carburant et prolonge

d'autant la durée des mécaniques.

Il en coûte enfin 118 millions par année à Washington pour faire respecter cette loi, mais les contribuables versent une somme à peu près équivalente dans les coffres fédéraux, si bien que cette loi n'affecte en rien le budget fédéral.

Certains chercheurs du NRC esti-

ment que la limite de vitesse à 55 mph est maintenant si bien établie qu'il ne serait pas dangereux de relever quelque peu les limites imposées sur certaines autoroutes « rurales », soit les grandes voies de circulation traversant de

grands espaces inhabités.

D'autres spécialistes, relevant que le taux de mortalité a été abaissé de 15 p. cent sur les autoroutes rurales grâce à cette réglementation, craignent qu'un assouplissement ne provoque une nouvelle hécatombe.

LA PRESSE, MONTRÉAL, MERCREDI 2 JANVIER 1983

LA PRESSE, MONTRÉAL, LUNDI 7 JANVIER 1985

Un accident de la route fait sept victimes

■ BIG RIVER, Sask. (PC) — Sept personnes, dont trois membres d'une même famille, ont perdu la vie samedi lors d'une collision impliquant trois véhicules, près de Big River, dans le nord-ouest de la Saskatchewan, a fait savoir la Gendarmerie royale du Canada.

Les autorités ont précisé que M. Leonard Neubuhr, 38 ans, son épouse Lyla, 27 ans et leur fils de deux ans Leon, ont péri lorsque leur automobile a heurté une camionnette et une semi-remorque. Deux autres enfants du couple ont été conduits dans un hôpital de Saskatoon, où ils sont dans un état jugé sérieux.

Les quatre autres victimes, originaires de Beauval, en Saskatchewan, prenaient place à bord de la camionnette. Il s'agit de M. Louis Derocher, 35 ans, Mme Marie Derocher, 47 ans, M. Joe Laliberté, 29 ans, et de Marlene Laliberté, 29 ans.

La police a précisé que l'accident s'est produit en fin d'après-midi, lorsque la camionnette a tenté de dépasser la semi-remorque et a heurté la voiture des Neubuhr, qui venait en sens inverse.

Pourquoi rouler phares allumés ?

Vous avez sans doute remarqué que le nombre de voitures qui circulent sur nos routes, de jour, avec les phares allumés est plus grand qu'auparavant. On estime en effet que 9 p. cent des automobilistes canadiens allument les phares des voitures quand ils circulent de jour. C'est une mesure de sécurité qui attire donc de plus en plus d'adeptes.

Cette simple pratique est en fait un moyen peu coûteux de réduire le nombre de collisions. Selon une récente étude de l'Insurance Institute for Highways (États-Unis), on aurait ainsi réduit de quelque 22 p. cent le nombre de collisions multiples.

Quelques faits

- Au début des années '60, la compagnie de transport «Greyhound Bus Lines» met à l'essai, sur une période de douze (12) mois, cette pratique. Résultats: les collisions survenues de jour baissent de 12 p. cent aux États-Unis et de 24 p. cent au Canada.
- Durant les années '70, l'A.T. & T. entreprend ce genre d'étude et constate, sur une période de six (6) mois que le nombre d'accidents a diminué de 32 p. cent.
- Une compagnie américaine de taxi a vu le nombre de collisions diminuer de 7.2 p. cent suite à l'application de cette mesure.

Existe-t-il une réglementation?

Aux États-Unis, des études et des enquêtes ont été entreprises et bien que les automobilistes ne soient pas encore soumis à aucune loi en ce sens, plusieurs compagnies et plusieurs automobilistes ont déjà pris cette habitude.

La réglementation actuelle au Canada stipule que les phares doivent être allumés une demi-heure après le coucher du soleil. La conduite avec les phares allumés est par ailleurs obligatoire durant les périodes de faible visibilité.

En somme, quand allumer les phares?

Plusieurs conducteurs semblent ignorer quand il faut allumer les phares. Une expérience a démontré que par temps clair, 60 p. cent des conducteurs les ont allumés 13 minutes après le coucher du soleil, alors que par temps couvert, 80 p. cent des conducteurs l'ont fait 20

minutes avant le coucher du soleil, bien que la visibilité était meilleure que par temps clair.

Les résultats préliminaires d'études sur le terrain effectuées sous contrôle démontrent clairement que la conduite de jour avec les phares allumés peut réduire le nombre de collisions. Un conducteur voit alors mieux s'approcher une voiture; il a tendance à libérer le milieu de la route et à conduire plus prudemment dans sa propre voie.

Le cas des motos

Depuis 1975, seuls les motocyclistes sont obligés de conduire ainsi au Canada. Et c'est depuis cette même année qu'une loi fédérale exige que sur toute nouvelle motocyclette, le phare et le feu rouge arrière s'allument automatiquement lors du démarrage. Les provinces de l'Alberta, de l'Ontario, du Québec et de l'Île-du-Prince-Édouard ont adopté des lois pour s'assurer que le phare des motocyclettes soit allumé en tout temps sur la route.

Si les motocyclettes sont obligées de rouler en tout temps avec le phare allumé, pourquoi en serait-il autrement pour les automobiles?

Il est plus facile de voir une autre automobile qui a ses phares allumés et d'estimer avec plus de précision sa distance et sa vitesse.

En 1981, au cours d'une rencontre des ministres provinciaux des Transports, il a été convenu d'étendre d'une heure, au crépuscule et à l'aube, la période obligatoire de conduire avec les phares allumés. Jusqu'à présent, seul le Nouveau-Brunswick a appliqué cette mesure.

Le pour et le contre

On constate cependant que les avis sur les sujets varient beaucoup. Des experts estiment qu'il s'agit d'une nouveauté, et que si tout le monde conduisait ainsi, la nouveauté disparaîtrait et éventuellement aucune automobile ne maintiendrait cette pratique. C'est bien pire que de considérer le danger que représente une auto sans feux dans une file d'autos venant en sens inverse.

Des experts croient que les feux de croisement des automobiles sont trop brillants de jour et que si par mégarde, le conducteur allume les feux de route, ces derniers peuvent être une cause d'éblouissement. Les feux de position, par ailleurs, ne sont pas assez forts et sont souvent installés sous le pare-chocs avant, ce qui rend leur vue difficile par la circulation en sens inverse.

On s'inquiète du fait que cette habitude de conduite pourrait épuiser la batterie, si les automobilistes oublient de les éteindre après avoir stationné la voiture.

Il est facile de trouver une solution à ces problèmes. Les voitures peuvent être équipées d'un circuit spécial installé avec un interrupteur qui fonctionne conjointement avec le moteur. Dans le cas de véhicules plus anciens, pour aussi peu que 10\$, on peut installer un appareil qui émet un bourdonnement afin de rappeler au conducteur d'éteindre ses phares lorsque le moteur est arrêté.

Selon Rex Oyler, technicien et expert en éclairage à l'emploi de General Motors, si les voitures étaient équipées de phares qui s'allument automatiquement une fois le moteur en marche, l'énergie consommée par ce dispositif, au bout d'un an, équivaldrait à quelque 10 de gallon d'essence.

D'après une étude de Transports Canada, des phares qui s'allument automatiquement occasionneraient des déboursés additionnels pour l'automobiliste de l'ordre de 150\$ en entretien du système électrique, pour 100000 kilomètres /véhicule. Ces frais comprendraient l'entretien du système électrique, le remplacement des pièces d'éclairage et le prix de l'essence additionnelle pour fournir le courant nécessaire aux phares durant la conduite de jour.

Si un automobiliste décidait aujourd'hui de conduire sa voiture de jour avec les phares allumés, il lui en coûterait environ 25\$ par année par véhicule. Ce montant couvrirait le prix des phares à remplacer et le prix de l'essence additionnelle pour créer le courant nécessaire.

Cette pratique coûte trop peu comparativement aux économies réalisables sur les frais médicaux et judiciaires. Des experts de Transports Canada estiment qu'elle sauverait quelque 200 vies et épargnerait 2500 blessures et 200 millions \$ en frais qui s'y rapportent.

L'honorable Don Mazankowski, ministre fédéral des Transports, examine actuellement la réglementation proposée en vue de rendre obligatoire, en 1986, l'allumage automatique des phares sur toutes les nouvelles voitures. En vertu de cette réglementation, les phares des voitures de 1986 et des modèles qui suivront s'allumeront automatiquement lorsque le moteur est en marche, et s'éteindront automatiquement lorsque le moteur est arrêté.

" LE DEVOIR ", 13 février 1985.

Le seul fait de boire et de conduire devrait constituer une infraction

OTTAWA (PC) — Il devrait être illégal de boire et de conduire, quelle que soit la quantité d'alcool absorbée par le conducteur, affirme le vice-président du groupe des Mères contre la conduite en état d'ébriété.

M. John Schafer, dont le fils a été tué par un conducteur ivre il y a quatre ans, a émis ce souhait alors qu'il comparaisait devant le comité parlementaire sur la justice à Ottawa hier.

La présidente du groupe, Mme Sally Gribble, a fait savoir que ses membres étaient généralement satisfaits des amendements proposés en vue de rendre plus sévères les sections du Code criminel couvrant la conduite en état d'ivresse.

Ces modifications font partie intégrante d'un bill omnibus

(C-18) qui comporte des amendements au Code criminel ainsi qu'à plusieurs autres lois. Les changements auraient pour effet d'augmenter les amendes pour conduite avec facultés affaiblies, d'imposer la participation à des programmes de réhabilitation pour alcooliques et d'autoriser le prélèvement d'échantillons de sang auprès de conducteurs inconscients ou refusant de se prêter au test de l'ivressomètre.

La seule réserve exprimée par le groupe porte sur la proposition de hausser l'amende pour une première offense, de \$ 50 à \$ 300. Selon Mme Gribble, ce n'est pas suffisant.

Un conducteur en état d'ivresse devrait automatiquement être condamné à un séjour en prison, ne fut-ce qu'une journée, a-t-elle dit.

Le groupe de pression recommandait notamment que la limite légale d'alcool dans le sang soit réduite de moitié, c'est-à-dire portée de 0,08 à 0,04.

Interrogé par un député conservateur, M. Schafer a cependant reconnu qu'il « serait très heureux » si le seul fait de boire et de conduire était considéré comme un crime, sans restriction.

Le mémoire soumis par les Mères contre la conduite en état d'ébriété préconise également une application plus stricte des lois sur la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, un système pan-canadien pour retracer et enregistrer toutes les condamnations pour conduite en état d'ivresse, et une campagne d'éducation sur la conduite et l'alcool.

LE DEVOIR, 1 mars 1985

Le lobby des victimes de l'ivresse au volant réclame plus de fermeté

LAURENT SOUMIS /

Malgré l'adoption prochaine par la Chambre des Communes du projet loi C-18, comportant de nombreux amendements au Code criminel canadien, le lobby des victimes de l'ivresse au volant continuera à réclamer une plus grande fermeté des autorités à l'égard des automobilistes en état d'ébriété.

En Canada anglais, la formation de ces groupes de pression des victimes de l'ivresse au volant a pris la forme et le nom du MADD, les Mothers against drunk drivers qui compte déjà plus de 7,000 adhérents et étreintes à travers le pays.

Depuis quelques mois, au Québec, de dizaines de personnes regroupées

à l'invitation de M. Marc Dubrûle, de Montréal, jettent les bases de l'Association pour les victimes de chauffards.

Marc Dubrûle a lui-même perdu sa fille, Marie-Line, 22 ans, lors d'une tragédie routière survenue à Pierrefonds le 3 juin 1983. Alors qu'elle circulait à bicyclette sur la voie opposée, elle fut mortellement frappée par un automobiliste qui a pris la fuite.

Le conducteur a tout bonnement regagné son domicile, laissant la jeune fille, sans vie, sur la chaussée. Grâce aux indications des témoins oculaires, la police le retrouva un peu plus tard.

L'individu admit avoir pris quelques verres avant l'accident. Deux mois plus tôt, les mêmes policiers

l'avaient reconduit à sa résidence pour cause de facultés affaiblies.

Si le rapport du coroner conclut à la responsabilité criminelle dans le décès, l'automobiliste ne fut pas pour autant accusé d'autre chose que de délit de fuite. D'ailleurs, il n'a jamais subi le test de l'ivressomètre. Au terme d'un procès devant la Cour des sessions de la paix, il écopa d'une amende de \$2,000.

« Ce n'était qu'un accident », a déclaré le juge en prononçant la sentence. « C'est incroyable qu'un homme en état d'ivresse, qui a tué ma fille, s'est enfui, et l'a laissée mourir dans la rue s'en tire ainsi », affirme aujourd'hui le père de Marie-Line.

« Ce n'est pas une question de re- Voir page 10: *Arrestés*



M. MARC DUBRÛLE, de Montréal, jette les bases d'une nouvelle Association pour les victimes de chauffards.

(SUITE À LA PAGE SUIVANTE....)

«...», dit-il. On ne... personne. Ce qu'il... c'est un système im... qui méprise la vie humaine. Les... à la fois les lois, les poli... et les juges les plus tolérants d'Amérique du Nord à l'égard des conducteurs en état d'ébriété. Con... en état d'ivresse devrait être considéré comme une négligence criminelle et une tentative d'homicide.»

Les chiffres témoignent de l'ampleur du drame vécu par des milliers de familles comme les Dubrulé. L'ivresse tue et parmi les plus jeunes Canadiens. Les accidents de la route sont d'ailleurs la première cause de décès au Canada chez les moins de 40 ans. Selon le Bureau d'assurance du Canada, environ 40 % des conducteurs tués au pays ont moins de 24 ans.

Le ministère canadien de la Justice estime que le mélange alcool et essence provoque 55 % des accidents mortels qui, chaque année, tuent près de 25.000 Canadiens. Une proportion de 12 % de ces accidents seraient reliés à la consommation de drogue, le cannabis au premier rang. On estime que ces tragédies coûteraient bientôt annuellement près d'un milliard au trésor public.

Au Québec, l'éthylisme au volant est considéré responsable de la moitié des tragédies routières. On estime qu'entre 1978 et 1983, la Régie de l'assurance-automobile du Québec a consacré près de \$ 2 milliards en déboursés ou en mise en provision pour indemniser les victimes de la route.

Les dépenses médicales et d'hospitalisation se seraient élevées à plus de \$ 90 millions et les dommages dépasseraient \$ 525 millions.

Devant la montée croissante des accidents de la route liés à la consommation d'alcool, qui tuent trois fois plus de personnes que tous les autres crimes réunis, le ministère fédéral de la justice a entrepris de raffermir les dispositions pénales du Code criminel.

Quelques jours avant le début des fêtes de Noël, le ministre John Crosbie a déposé au Communies un projet de loi qui devrait donner à réfléchir aux 160.000 automobilistes canadiens qui, chaque année, sont reconnus coupables de conduite en état d'ébriété.

Chaque soir, un conducteur canadien sur quatre prend le volant après avoir consommé de l'alcool.

Reprenant presque en entier une pièce législative semblable, préparée par son prédécesseur, M. Marc MacGuigan, M. Crosbie se propose de hausser de \$ 50 à \$ 300 l'amende minimale pour la conduite en état d'ébriété. La sanction serait assortie d'une suspension de permis de 3 mois pour une première infraction.

Dans le cas de conduite dangereuse, l'emprisonnement maximal atteindrait 5 ans et la suspension du permis serait applicable pendant 10 ans. Les conducteurs reconnus coupables de négligence criminelle seraient passibles de détention à perpétuité.

Si l'accident a causé la mort, la peine d'emprisonnement maximale serait établie à 14 ans et la suspension du permis serait applicable pendant 10 ans. Les conducteurs reconnus coupables de négligence criminelle seraient passibles de détention à perpétuité.

des renseignements des victimes, et les se font pas pour obtenir l'assistance des groupes de pression.

La Commission Britannique, Mme Sally Gribble, une mère qui a obtenu un verdict en faveur de son fils, les membres du Grand Jury qui ont déclaré, il y a quelques semaines, devant le Comité des Communes sur la justice et les questions juridiques, un mécontentement sur une législation plus ferme, mais aussi une plus grande et-étiré des autorités judiciaires et de la magistrature canadienne.

Devant le Comité Thacker, le MADD a n'y a pas été par quatre chemins: « Les victimes d'accidents d'automobile importées à l'étranger, outrées de l'inégalité des tribunaux envers les responsables, et de peu de cas que l'on fait des victimes demandent que toute personne reconnue coupable de conduite en état d'ébriété soit punie, sans exception. »

Le MADD s'est élevé contre « le manque d'efficacité de la poursuite, l'attitude des tribunaux et les peines imposées ».

Certaines accusations de négligence criminelle seraient en fait fréquemment réduites en inculpation de conduite dangereuse. « Nous soutenons que le conducteur en état d'ébriété responsable d'un accident ayant coûté la vie à un être innocent est coupable d'homicide involontaire », a avancé Mme Gribble.

Outre l'instauration de programmes d'information des écoles et du public, de formation des jeunes conducteurs, le retrait des permis pour conduite avec des facultés affaiblies, et la saisie des véhicules des délinquants, le MADD souhaite l'abaissement du taux maximum d'alcoolémie de 8 milligrammes d'alcool par 100 milligrammes de sang à 4 milligrammes. En clair, la limite tolérée serait abaissée de moitié, de 0.08 à 0.04.

En plus du relèvement des amendes, le MADD s'oppose aux peines purgées la fin de semaine. Une suspension du permis à long terme, un service communautaire, le dédommagement des victimes, une participation obligatoire à un programme de sécurité ou de traitement sont les mesures que le MADD privilégie.

Le MADD propose finalement l'établissement des peines proportionnellement à la condition socio-économique des coupables et la reconnaissance des droits fondamentaux de la victime.

Le MADD voudrait que soient reconnus le droit à un procureur spécialisé, le droit de déposition sur les préjudices subis, le droit d'appel pour toute peine jugée insuffisante, et le droit de se constituer partie civile au côté de la Couronne.

Le MADD soutient que les victimes devraient pouvoir s'opposer à l'imposition d'un traitement pour alcoolisme à l'accusé remplaçant l'amende ou l'emprisonnement, et participer de leur droit de veto aux réunions de la Commission des libérations conditionnelles.

Sur la question de la constitution de la preuve, le MADD s'est félicité de l'imposition prochaine des prélèvements sanguins.

C'est un domaine particulier où la poursuite de la justice et le caractère inviolable de la personne semblent toutefois empruntés des chemins opposés.

Pour Mothers against drunk drivers, la question à se poser est la suivante: « Jusqu'où sommes-nous prêts à aller en matière de prévention au risque de violer les libertés individuelles? Aussi loin qu'il est nécessaire », de répondre l'organisme.

La Commission canadienne de réforme du droit appuie les nouvelles dispositions sur le prélèvement d'échantillons sanguins à des fins d'analyse et de preuve.

À l'exemple de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan où la mesure est déjà appliquée, les policiers canadiens pourront bientôt prélever un échantillon sanguin lorsqu'un conducteur est physiquement incapable, qu'il feigne de l'être ou non, de fournir un échantillon d'haleine.

Selon la Commission, « la police doit absolument disposer de ce pouvoir pour combattre efficacement la conduite en état d'ivresse ».

Le juge Allen M. Linden, président de la Commission de réforme du droit, a toutefois souligné « qu'il a été extrêmement difficile d'approuver cette procédure » étant donné que nous sommes d'ardents défenseurs des libertés civiles et des droits de la personne ».

Le projet de loi C-18 prévoit que le prélèvement devra être fait par une personne médicalement qualifiée et autorisée par un télémandat délivré par un juge. Une partie de l'échantillon devra être remise au suspect pour une analyse indépendante. De plus, le prélèvement ne pourra être effectué si, de l'avis du médecin, la vie du suspect est en danger.

Cependant, à l'instar de l'Association médicale canadienne qui voit dans cette mesure « une forme avancée de médecine préventive », la Commission aurait préféré que le personnel médical bénéficie d'une protection reconnue par la loi dans l'éventualité de poursuites engagées contre lui.

Pour M. Marc Dubrulé, président de l'Association québécoise des victimes de chauffards, « le législateur n'a pas compris qu'il fallait prendre le problème à sa source ».

« Au lieu d'augmenter les peines lorsqu'il y a mort d'homme, il aurait été préférable de manifester une sévérité extraordinaire lors de la première conduite en état d'ivresse. Cela signifie une amende exemplaire, un emprisonnement, le retrait du permis et du véhicule durant une période déterminée », soutient-il.

« C'est dans cet esprit que les pays scandinaves, où les peines sont très sévères, ont obtenu des résultats probants », déclare M. Dubrulé.

Mais ce doit être toute réforme législative concernant le problème de son application. Devant le comité des Communes, l'Association des chefs de police canadiens a aussi remarqué que « la police n'intercepte que de 10 à 15 % des conducteurs en état d'ébriété ».

En attendant la manifestation d'une nouvelle discipline collective, Statistiques Canada estime que les probabilités d'arrestation après la consommation d'un verre ou deux sont de l'ordre d'une chance sur 7.500.

En état d'ébriété avancée, la chance demeure d'une sur 2.000 ou

LE DEMOIR, 1 mars 1985, (suite de la page précédente...)

Les "victimes" de l'assurance automobile (1)

La route tortueuse de la Régie

"LE SOLEIL", 02/03/85, p. B-1

Illustration Guy Lessore

◆ Avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, les grands blessés font les frais d'un système qui fait passer le budget "avant toute chose" et les traite comme des numéros.



par
**Pierre
ASSELIN**

Les acquis de la régie sont pourtant indiscutables: depuis huit ans, la notion ambiguë de responsabilité est disparue, l'indemnisation est plus rapide et il n'y a plus de batailles de cour, où les victimes n'étaient pas toujours assurées de gagner. Personne ne reviendrait en arrière. Mais la machine administrative maintenant en place a de sérieux ratés.

"Le système indemnise tout le monde, sauf qu'il les indemnise à rabais en moult", s'empare Me Patrick Thériault, un avocat du service d'aide juridique de l'Estrie qui a déjà défendu plus de 300 contestations en cour et devant la régie.

Une étude commandée par le Barreau du Québec et terminée en mars 1984 indique que: "... le niveau d'indemnisation prévu par la loi dans le présent domaine (l'assurance auto) se situe nettement à moins du quart du niveau moyen atteint par les cours de justice. (...) L'écart s'accroît beaucoup plus dans le cas des grands blessés. (...) Un tel régime de sous-indemnisation, contrastant par trop avec ce qui se pratique ailleurs au pays, ne manquera pas de provoquer une insatisfaction assez générale, susceptible de créer un profond malaise dans notre société."

Malgré certaines lacunes, le système de remplacement du revenu

DOSSIERS

Les acquis de la Régie de l'assurance automobile, mise sur pied il y a huit ans, sont indiscutables. Mais tout n'y est pas parfait... au contraire. Plusieurs victimes d'accidents se plaignent tant de la qualité des services que des normes d'indemnisation de la Régie. Et le plus souvent, ce sont les accidentés les plus mal en point qui sont le plus pénalisés. Le Protecteur du citoyen et le Barreau du Québec ont dénoncé tour à tour ces injustices. Dans une série de deux dossiers, dont la seconde tranche sera publiée demain, Pierre Asselin fait le portrait de la situation.

(IRR) demeure assez satisfaisant. Ce sont les montants accordés pour dédommager les préjudices "non pécuniaires" — la perte d'un membre, le préjudice esthétique et les douleurs subies — qui sont inquiétants. Le maximum payable à une victime, infirme des pieds à la tête, est \$36,327. Une victime qui souffre d'une incapacité de 50 pour 100, donc gravement handicapée, ne peut donc espérer obtenir plus de \$18,165.

Dans les autres domaines, la Cour suprême reconnaît pourtant aux victimes d'accidents le droit d'exiger jusqu'à \$100,000 au seul chapitre des douleurs et pertes de jouissance de la vie, un plafond que la régie a choisi de ne pas appliquer.

Les vraies victimes

Peut-être est-ce le prix à payer pour jouir d'un service qui couvre le plus grand nombre, mais ce sont les plus durement frappés qui paient.

"C'est nettement insuffisant ce qu'ils accordent aux blessés sérieux, à côté de ce qu'ils donnent pour les petits bobos, estime le Dr Laval Leclerc, orthopédiste à l'hôpital de l'Enfant-Jésus. Et il faudrait aussi avertir le peuple qu'il abuse souvent lui-même de ce système, et qu'il enlève cet argent aux grands blessés. Je préférerais beaucoup que mes grands patients soient mieux couverts et qu'on s'occupe moins des blessures mineures", affirme le médecin.

Le dernier rapport annuel du protecteur du citoyen (1982-1983) portait par ailleurs un jugement très sévère sur le traitement des dossiers par la RAAQ: "Il serait dommage que, par une administration déficiente, on en vienne à faire perdre aux citoyens les précieux avantages que le législateur a voulu leur conférer. C'est pourtant ce qui, dans un trop grand nombre de cas, risque de se produire." Le prochain rapport (1983-1984) doit indiquer si les choses se sont améliorées ou non mais le bureau du protecteur s'est refusé à donner toute indication avant sa publication.

Du point de vue d'un accidenté, la régie est une machine un peu effrayante et impersonnelle. Trois d'entre eux ont accepté de témoigner de leur expérience pour ce dossier (voir les autres textes). Il leur est impossible de jamais rencontrer leur agent d'indemnisation, soulignent-ils, même après plusieurs années. Les lignes téléphoniques sont surchargées et les appels sont filtrés par une téléphoniste qui doit décider si la victime peut ou non parler à son agent.

Ils se plaignent enfin de la rigueur de la RAAQ. Ses normes ne sont déjà pas généreuses, disent-ils, une victime doit trop souvent se battre pour faire reconnaître ses droits.

Se sentir coupable d'être victime

"LE SOLEIL"
07/03/85
p. B-1

♦ Victime d'un accident de la route voilà un an et demi, Denise Vien a fait l'expérience de notre système d'assurance automobile, un système qui développe presque un sentiment de culpabilité, dit-elle. On n'est plus très loin de l'aide sociale.

Novembre 1983. Deux semaines avant d'être assermentée avocate, la jeune fille percutée avec sa voiture un camion d'Hydro-Québec. "Je me suis cassé la figure, les deux jambes, un pied, plein de choses", relate-t-elle avec un sourire tranquille. C'est de son lit

d'hôpital qu'elle fut assermentée, la cérémonie ne pouvant être retardée sans être compromise. L'expérience qu'elle a vécue au cours de l'année qui a suivi devait décider la jeune avocate à entreprendre une maîtrise en droit de la santé.

"Quand tu as affaire à eux (les bureaux de la RAAQ) t'as carrément l'impression de quêter. On dirait que ça sort de leur poche, cet argent-là! J'en suis venue à me sentir traitée comme une assistée sociale, comme si je ne voulais pas travailler. Pourtant j'ai 32 ans, j'ai travaillé en service social, j'ai fait mes études en droit, je ne me suis jamais flattée dans le sens du poil!"

"Même si je suis avocate, je considère que la régie est une bonne chose en soi, mais l'administration c'est épouvantable. Il n'y a aucune trace d'humanité. Quand j'étais travailleuse sociale j'ai vu comment on traitait ceux qui vivaient du Bien-être social, et la régie se comporte comme si elle était le "HES" des accidentés."

"C'est très difficile d'obtenir des renseignements de qualité, poursuit-elle, ou même seulement exacts. Il faut que j'appelle à Québec et c'est une téléphoniste là-bas qui décide si je peux parler à mon agent. Ça m'est arrivé d'appeler quatre jours d'affilée sans pouvoir obtenir une ligne. Mon agent de réadaptation se trouve aussi à Québec mais c'est moi qui ai demandé à le garder, même si j'aurais pu en avoir un à Sherbrooke. C'était la seule personne que j'avais vue à la régie."

Au mauvais moment

Lors de son accident, Denise terminait sa période de stage avant son assermentation. A cause de son salaire très bas pendant cette période, elle ne fut éligible qu'à des prestations hebdomadaires de \$203, même si c'est son accident qui l'a privée de son plein salaire d'avocate. En comparaison, un autre jeune accidenté, étudiant de 2e année au cégep qui vivait chez ses parents, recevait \$235.

Denise doit pourtant assumer seule ses frais de logement, de nourriture et a dû défrayer pendant deux mois des frais de taxis de \$60 par semaine à cause des fractures à ses deux jambes.

Elle demandait une révision de son dossier le 23 mars 1984 et ne recevait un simple accusé de réception que quatre mois plus tard, le 31 juillet. Un compte de \$600 en

frais de scolarité envoyé au début de décembre 1984 ne lui fut remboursé qu'à la mi-janvier 1985. Elle a donc dû se priver de cette somme vitale pour elle, pendant les fêtes.

"Il faut brailler pour obtenir satisfaction, dit-elle, ça en devient frustrant. Tu te sens coupable d'avoir eu un accident. Je ne veux pas me plaindre mais c'est grave d'agir ainsi. Tu es blessée, toute seule, et

ils te disent n'importe quoi. Ils sont secs et on dirait qu'ils veulent se débarasser de toi. Leur slogan c'était "Vous avez toute notre attention", j'aurais aimé que ça soit vrai. J'aurais aimé rencontrer quelqu'un qui, m'explique clairement ce à quoi j'avais droit, qui porte attention à ce que je vivais. Ce système-là devrait nous aider mais c'est rendu que j'ai peur de critiquer, de recevoir des chques."

Apte au travail? Oui mais...

♦ Dix-sept opérations en cinq ans. Une collision bouleverse la vie du jeune Serge Latulippe en 1979 avant qu'il ait complété son secondaire et la régie ne lui permet pas de terminer ses études sous prétexte qu'il est plutôt apte à coller des semelles de chaussures.

En effet, lorsqu'une victime est jugée apte à reprendre un travail, elle peut perdre son droit à l'indemnisation. En 1983, pour une deuxième fois, Serge Latulippe voyait justement ce droit lui être retiré. La raison: selon les critères de la RAAQ il était apte à retourner travailler, et un agent lui expliquait que selon les normes, il pouvait coller des semelles de chaussures.

"Ils m'ont dit ça quand je poursuivais des études en tenue de livres et registre comptable", s'étonne encore le jeune père de famille. Sans indemnités, celui-ci n'a plus les moyens d'étudier.

C'est une longue histoire que la sienne et elle a débuté avec cet accident qui lui a réduit le pied en bouillie. Pour d'abord gagner le seul droit de compléter son secondaire, il avait dû plaider lui-même sa cause en trois audiences devant la régie. "C'est des batailles à plus finir, déplore-t-il. Il faut que tu prouves tout. Je croyais être le seul au début, mais c'est pareil pour tout le monde. Si tu veux obtenir quoi que ce soit, il faut que tu passes par un avocat."

Selon les recommandations de

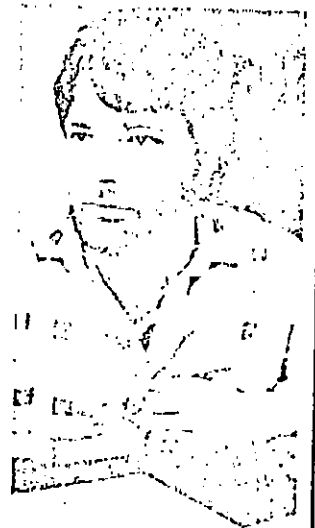
son médecin, Serge ne devrait faire que du travail de bureau. Mais comment y parvenir sans avoir au moins complété son secondaire? C'est une question que ne se sont pas posée les agents de la RAAQ, qui ont interrompu à deux reprises ses indemnités. Il pourra faire renverser cette décision la première fois, en 1981, grâce aux avocats de l'aide juridique de Sherbrooke, où il vit.

Il a pourtant déjà suffisamment de problèmes. Ses innombrables opérations (17) interrompent constamment ses études, qu'il doit reprendre à chaque fois. Il a même dû subir une cure de désintoxication de morphine après une intervention particulièrement sérieuse. En octobre 1983, sans aucun préavis, ses chèques cessent à nouveau de lui parvenir. Il recevra en décembre 1983 une lettre lui annonçant: "Votre indemnité cessera le 17 octobre 1983..." le préavis avait deux mois de retard.

Privé de revenus, il a dû abandonner ses études avant d'avoir complété son secondaire III et cette fois, aucun avocat n'a pu renverser la décision.

Pour survivre, il travaillera sur une remorqueuse pour camions lourds. Mais ce travail trop dur le ramène sur la table d'opération après six mois. Son pied infirme provoque de graves maux de dos. Il se trouve pourtant un emploi, qu'il exerce actuellement, de commis aux pièces pour un

commerce de moteurs diesel. Un travail tout à fait contre-indiqué qui l'oblige à travailler debout. La RAAQ lui a même refusé l'achat d'un matelas orthopédique, pourtant recommandé par son médecin. Elle suggérerait soit la location d'un matelas ou l'achat d'une planche de bois...



Jugé apte à travailler, Serge Latulippe a perdu son droit à l'indemnisation avant même d'avoir pu terminer son secondaire.

Collaboration: Michèle Perré, Boston



L'expérience qu'a vécue Denise Vien auprès de la RAAQ l'a incitée à entreprendre une maîtrise en droit de la santé.

Collaboration: Michèle Perré, Boston

LES "VICTIMES" DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

RIEN OU BIEN PEU POUR COMPENSER LES DOULEURS

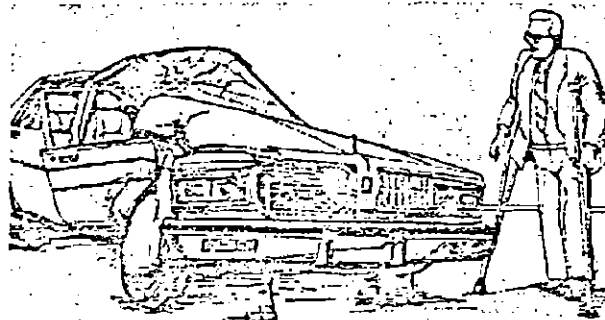
◆ Les indemnités versées par la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) pour les pertes non pécuniaires (la perte d'un membre, les douleurs et perte de jouissances de la vie) sont inférieures au quart de ce qu'accordent les tribunaux dans les autres domaines pour des blessures équivalentes.

par Pierre ASSELIN

Cette situation peut toucher 7,500 des 30,000 blessés qui ont affaire à la régie chaque année en moyenne. Cette proportion représente à peu près le nombre de

"clients" à long terme (trois mois et plus) de la RAAQ.

Précisons que la régie défraie toutefois le remplacement du re-
Lire A-2, VICTIMES



● NOTRE DOSSIER, PAGE B-1

VICTIMES

(Suite de la première page)

venu, les frais de réadaptation et les frais occasionnés par l'accident. C'est au niveau des "pertes non pécuniaires" que les montants sont très différents.

Le Barreau du Québec vient de publier une étude comparative entre les indemnités accordées par la régie et celles accordées par les tribunaux pour des blessures équivalentes survenues dans des circonstances différentes. Les montants versés par la régie se situent à moins du quart du niveau moyen atteint par les cours de justice, écrit l'auteur de l'étude, Me André Nadeau.

"On compare deux choses très différentes, nuance toutefois le juge René Letarte, de la cour supérieure, expert en détermination

des indemnités." C'est vrai que ça peut être choquant pour une personne de voir qu'elle recevra \$20,000 de la régie en compensation des douleurs qu'elle a endurées alors qu'une autre personne peut recevoir \$100,000 en cour. Mais c'est aussi intéressant de savoir que cette même personne est au moins assurée de recevoir son \$20,000 avec ce système. En cour, elle ne recevra rien si le responsable de l'accident n'est pas solvable."

Me Patrick Thérault, un avocat de l'aide juridique de l'Estrie qui s'est spécialisé depuis trois ans dans les causes concernant l'assurance automobile, est en désaccord avec le juge: "C'est faux de dire que les victimes risquaient de se retrouver devant rien avec les tribunaux, parce que la loi obligeait déjà tout le monde à être assuré au moins pour \$35,000. Et il y avait aussi le fonds d'indemnisation qui pouvait accorder jusqu'à \$35,000 si nécessaire. La Cour suprême du Canada a déjà reconnu en 1978 que les souffrances

endurées par une personne pouvaient lui valoir jusqu'à \$100,000, à l'époque. Aujourd'hui, en 1985, la régie a fixé son plafond à \$36,000. Ça n'a aucune commune mesure."

Les séquelles permanentes

Par ailleurs, les indemnités pour douleurs et perte de jouissance de la vie n'étaient versées qu'aux victimes qui restent infirmes à la suite de leur accident. En d'autres mots, si vous vous cassiez les deux jambes et que vous restiez un mois les pattes suspendues au plafond, il fallait en plus avoir des séquelles "permanentes" pour être éligible à ces indemnités.

En décembre Me Thérault obtenait un jugement qui cassait cette pratique et obligeait la régie à verser ces indemnités à toutes les victimes, séquelles permanentes ou pas.

"Leur première réaction, dit-il, a été de modifier la loi pour contourner le jugement et enlever le droit à ces victimes. Mais ce n'est pas ce qu'ils ont choisi de faire, c'est d'accorder unilatéralement la même somme à



Selon Me Patrick Thérault, les montants accordés par la RAAQ n'ont aucune commune mesure avec ceux accordés par la cour.

tout le monde, et ils accordent le minimum légal, c'est-à-dire à peu près \$30 par personne."

Un communiqué de la régie confirme d'ailleurs les propos de l'avocat. Me Thérault s'élève cependant contre le fait que toutes les victimes concernées par le jugement recevront un même montant, qu'elles se soient cassé un doigt, ou les deux jambes.

CAHIER

B

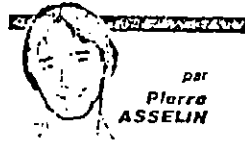
REGARD SUR L'ACTUALITÉ

DOSSIERS

Les "victimes" de l'assurance automobile (2) Pauvres et riches y perdent

Les acquis de la Régie de l'assurance automobile sont indiscutables. Mais il y a des carences. Plusieurs accidentés se plaignent et de la qualité des services et des normes d'indemnisation de la régie. Et le plus souvent, ce sont les blessés les plus graves et les gens les plus démunis qui écopent le plus. Dans une série de deux dossiers, dont la première tranche a été publiée hier, Pierre Asselin fait le portrait de la situation. Il nous livre en outre aujourd'hui la position de la régie.

◆ Le quart des victimes d'accidents de la route souffrent d'une incapacité pendant 100 jours ou plus. Pour ces personnes, cela équivaldra à une perte nette moyenne qui peut aller de \$1,200 à \$1,600. Les plus pauvres sont les plus touchés, mais les plus riches y perdent aussi beaucoup...



par
Pierre
ASSELIN

Une étude interne réalisée en 1982 séparément à Québec et à Montréal par le Service de la recherche et de la statistique de la Régie de l'assurance automobile donne des résultats surprenants sur les pertes moyennes encourues par les victimes souffrant d'incapacité pendant 100 jours et plus. Ce sont d'abord les victimes dont le revenu est égal ou inférieur à \$13,000, soit les 75 du groupe, qui encourent la perte la plus importante, ainsi que les travailleurs autonomes, qui sont défavorisés par rapport aux salariés.

Les hauts salariés aussi

La régie indemnise pas les vic-

times pendant les sept premiers jours de leur incapacité, une clause appelée "délai de carence". Ce règlement cause 10 pour 100 des pertes économiques mais le plus étonnant, c'est que la majorité des victimes (63 pour 100 à Québec, 72 pour 100 à Montréal) n'ont aucune forme de protection qui puisse leur assurer une compensation pour cette perte.

Les victimes dont le revenu brut annuel dépasse le maximum admissible fixé par la loi sont aussi largement défavorisés. En effet, la régie ne rembourse le salaire que jusqu'à un maximum admissible de \$33,000. L'étude démontre pourtant que sur 17 victimes dont le revenu brut dépassait ce maximum, une seule possédait une assurance personnelle lui permettant de compenser sa perte de revenu...

Le Barreau du Québec invoque des situations comme celle-ci pour voir instaurer un système mixte qui donnerait aux victimes un recours complémentaire devant les tribunaux. "On voudrait que la régie permette un recours additionnel ou bien qu'elle augmente la compensation qu'elle verse, déclare le bâtonnier du Québec, Pierre Sébastien. Je suis prêt à

leur demander demain matin d'augmenter leurs compensations", ajoutait-il.

La vice-présidente à la planification et la promotion de la sécurité routière à la RAAQ, Nicole Malo, s'y refuse: "Le Barreau voudrait faire revenir la notion de responsabilité avec un recours complémentaire, dit-elle, alors que notre système couvre tout de même 85 pour 100 des salariés. Il y a une autre solution, ce sont les assurances supplémentaires. La loi n'empêche aucune compagnie d'assurances de les offrir. Nous croyons qu'il est beaucoup plus simple, et plus économique, de se payer une assurance supplémentaire que d'aller en cour avec le débat de responsabilité et les frais d'avocat".

Toujours est-il que très peu de Québécois sont suffisamment prévenus pour se munir ainsi d'une police personnelle, comme le démontre l'étude. Un autre problème est aussi soulevé par les auteurs qui indiquent que les compagnies ont par ailleurs adopté la pratique d'intégrer les sommes versées par la régie dans leurs indemnités.

Ignorance

L'étude souligne aussi indirectement une sérieuse lacune



75 pour 100 des victimes d'accident de la route souffrent d'une incapacité pendant 100 jours ou plus.

quant à l'information donnée aux victimes à Montréal, par exemple. 22 pour 100 des pertes totales surviennent parce que différentes dis-

positions de la loi n'ont pas été appliquées. Ainsi, sur 15 victimes qui ont subi une destruction de revenu suite à leur retour à l'em-

ploi, 13 ignoraient qu'elles pouvaient bénéficier d'une indemnisation pour compenser la perte.

La déception de 0071898

"LE SOLEIL" 03/03/85
P. B-1



Le bras de Pierre Barrette est douloureux, soulé et fini. Il doit porter un protecteur jour et nuit depuis son accident.

◆ Appelés ça une question de philosophie: La Régie estime qu'un accident ne doit pas enrichir la victime, alors les indemnités pour pertes "non pécuniaires" sont réduites au minimum. Maintenant, parlez-en à Pierre Barrette, dont le bras est douloureux, soulé et foutu.

Après quatre ans de souffrances, et sept opérations, M. Barrette recevait \$7,897, pour la perte de son bras et les douleurs endurées. Il se préparait à partir pour la Baie James exercer son métier de pompier lorsqu'un accident d'automobile lui brisa définitivement le bras.

Les médecins ont dû lui insérer une vis dans l'os, faire trois greffes avec des morceaux de sa hanche, lui injecter régulièrement de la cortisone contre la douleur pendant deux ans. Il en sera bientôt à sa septième opération, son bras est soulé et il doit porter constamment un protecteur parce que l'extrémité de son coude est restée à vie.

"J'ai jamais été plaignard physiquement, raconte cet ex-bouvier. Au début je prenais les opérations comme un morceau de gâteau: ma valise, mon paquet de cigarettes; salut, j'en vas à l'hôpital. J'ai refait mon cégep à Montréal pour devenir instructeur pompier. Quand j'étais opéré le jeudi, je reprenais mes cours le lundi. Mais j'ai toujours mal. Je vis avec la douleur 24 heures sur 24. Je fais mon épicerie, j'ai mal; je fais l'amour, j'ai mal; je me lève la nuit parce que j'ai mal à la tête depuis que je ne peux plus bouger l'épaule. Maintenant, j'ai peur de rentrer à l'hôpital pour une autre opération. Je ne pourrai jamais travailler à temps plein dans ces conditions-là.

"Ils comprennent pas ça eux autres à la Régie. Des fois ils sont assez bêtes au téléphone, ils veulent rien savoir de toi. Je suis le 0071898 et c'est de même que ça marche. Il y en a qui trouvent que c'est correct les montants qu'ils nous versent, tant mieux pour eux autres, mais pas moi!"

Pour contester le montant forfaitaire pour les pertes non pécuniaires, il s'est adressé à Me Patrick Thériou, avocat au service d'aide juridique de l'Éstré. Selon celui-ci, les tribunaux accordent en moyenne de \$60,000 à \$75,000 pour des blessures équivalentes à celles de son client, et compte tenu de ses souffrances. C'est à peu près dix fois les montants prévus par la RAAQ.

Un principe

"Dans la loi, c'est certainement ce bloc (les indemnités pour pertes non pécuniaires) qui provoque le plus d'insatisfaction", admet Mme Nicole Malo, vice-présidente à la planification et à la promotion de la sécurité routière à la RAAQ. "Mais il faut bien réaliser que le régime vise d'abord à compenser les pertes économiques, à s'assurer que les victimes n'ont pas à déboursier de frais. Les indemnités de remplacement de revenu couvrent déjà la quasi-totalité des pertes de salaire pour 85 pour 100 des citoyens."

"En ce qui concerne les pertes non économiques, poursuit-elle, c'est un choix de société. La Régie ne doit pas être une source d'enrichissement. À la limite on aurait pu dire, puisque ce service est à la charge de tout le monde, qu'on ne rembourserait que les pertes économiques et avec d'autre. Mais puisque nous remplaçons un système qui comprenait déjà les pertes non économiques, l'État a consenti à verser un certain montant. Ce n'est lié à aucun besoin économique, c'est un surplus que la victime utilise à ses fins."

Une étude interne réalisée par la RAAQ en 1982 à Québec et à Montréal indiquait ainsi que la presque totalité des victimes ayant reçu un montant forfaitaire pour "déficit anatomo-physiologique" (l'incapacité liée à la perte d'un membre, par exemple) se déclaraient insatisfaites du montant reçu.

La RAAQ se prépare à augmenter le maximum payable de l'indemnité forfaitaire, indique toutefois Mme Malo. Cela aurait dû être fait en 1982, le règlement avait même été voté, mais il dut sur les tablettes depuis, en attendant que le projet de loi 42 sur la Commission de la santé et de la sécurité du travail soit adopté. La Régie ajustera alors ses normes à celles de la CSST, et le maximum payable passerait de \$38,600 à quelque \$50,000, selon une échelle établie en fonction de l'âge des victimes, cependant. Les avantages de cette formule n'ont pas encore été démontrés.

Un labyrinthe pour les grands blessés

◆ Le problème avec les grands blessés, c'est qu'ils ne sont pas comme les autres, et qu'ils se perdent plus souvent qu'à leur tour dans le labyrinthe informaticque.

"Les grands blessés ont sans doute des attentes plus grandes par rapport à ce que leur donnent les agents, admet Mme Nicole Malo, vice-présidente à la planification et à la promotion de la sécurité routière à la RAAQ. Je ne sois pas où se situe exactement la faille, mais il faut comprendre que dans leur cas le dossier se traite mécaniquement. Ça devient une émission standard de chèque et le dossier requiert beaucoup moins de démarches de la part d'un agent (d'indemnisation). En comparaison, poursuit-elle, un dossier pour blessure mineure avec des circonstances et un dossier médical flou lui demande beaucoup plus de travail et de démarches. Ce ne sont donc pas eux (les grands blessés) qu'il contacte le plus souvent."

Seulement le quart des dossiers circulent pendant plus de trois mois à travers le système, explique la vice-présidente. Ce sont surtout les agents de réadaptation, qui sont déjà en région, qui établissent

un contact direct avec la clientèle à long terme. La Régie a toutefois commencé à implanter un système à "répondait chaque" pour le service d'indemnisation et les dossiers sont maintenant répartis par région, de façon à ce qu'une même équipe d'agents soit responsable d'une seule région. Les agents d'indemnisation auront aussi désormais l'incitation de se rendre parfois sur place pour mieux connaître leur région, affirme-t-elle.

Si la Régie mène une bonne part des critiques qui lui sont adressées, on aurait mal l'accuser, d'être aveugle. "Il y a des critiques de vraies, reconnaît Mme Malo. On ne peut pas dire qu'on est parfait, il y a des faiblesses que nous avons identifiées. Les délais dans le traitement des dossiers et l'émission de chèques en faussent partie, soit à cause de problèmes mécaniques ou de la complexité de certains dossiers. Il y a tout un processus à l'étude pour améliorer le montage de la preuve d'un dossier et il y a plus d'incitations à donner aux victimes sur le montage de cette preuve. La Régie met d'ailleurs un service d'aide technique à leur disposition. Il commence à être plus

connu maintenant; si une victime a besoin d'aide on peut lui envoyer quelqu'un.

Le Protecteur du citoyen

Dans son rapport d'activités 1982-83, le Protecteur du citoyen écrivait: "Tout au long de ce cheminement (du dossier), les retards s'accumulent. Ils sont dus à la négligence, à des erreurs d'ajustage, à l'encombrement, soit encore aux caprices de l'informatique (...). La Régie se propose comme objectif de rendre une décision à l'intérieur des 17 jours ouvrables qui suivent une demande d'indemnité, mais de l'avis même des officiers de la Régie, on estime à six semaines la durée moyenne de traitement d'un dossier."

"À l'époque, j'avais trouvé ce jugement d'autant plus sévère que je dirigeais le service de l'indemnisation", évoque avec calme la vice-présidente. "Notre système d'informatique est très lourd et nous impose un traitement "en différé". L'agent n'a pas d'accès direct au système et s'il commet une erreur de chiffres ou de lettres,

ça prend deux jours avant qu'il le sache. S'il pouvait avoir directement accès et qu'il voulait connaître un chèque, il pourrait corriger immédiatement ses erreurs et sauverait déjà au moins une semaine."

"Il faut comprendre qu'à l'époque, le régime a été rapidement mis en place et on a utilisé le système qui existait, qui a sa valeur en soi comme système de paye mais qui n'a pas toute la flexibilité voulue. En 1982, on a mis en place toute une refonte du système qui va vraiment donner des résultats en 1986-87. Le Protecteur avait raison de dire qu'il y avait des délais, par contre je ne suis pas d'accord avec lui lorsqu'il prétend qu'il s'agit d'une plaie chronique et épouvantable dans la masse."

Les paraplégiques

La moitié des membres de l'Association des paraplégiques du Québec sont recrutés parmi les victimes d'accidents de la route. Marie Trudeau, directrice générale, estime que dans l'ensemble le régime en place constitue une

nette amélioration sur ce qui prévalait auparavant, même si elle peut pointer du doigt ses faiblesses les plus évidentes.

"Il y a beaucoup de portes ouvertes pour discuter à la Régie, dit-elle. Mais c'est un fait que l'ordinateur pose des problèmes. Si par malheur les indemnités viennent à être interrompues, on peut attendre jusqu'à un mois et demi avant qu'elles reprennent. Et quand certains de nos membres veulent appeler aux bureaux, il y a des appels qui ne sont carrément pas acheminés."

Trop de gens, selon elle, ne s'informent pas suffisamment de leurs droits pour la simple raison qu'il s'agit d'un système public. Les cas qui posent le plus de problèmes, souligne-t-elle, sont tous ceux qui échappent aux normes souvent étroites de la RAAQ. Enfin, déplore Mme Trudeau, les handicapés qui, au moment de leur accident, étaient en chômage ou vivaient du bien-être social se retrouvent dans une pénible position puisque leur indemnité sera calculée à 90 pour 100 de leur revenu lors de l'accident.



Nicole Malo, vice-présidente à la planification et à la promotion de la sécurité routière à la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Comment choisir la couleur d'une voiture...

Mangeriez-vous de la margarine bleue? Un couplet mauve ferait votre affaire? Bizarres ces questions, voire même impensables. Mais songez un instant à quel point les couleurs sont omniprésentes dans votre quotidien... Elles deviennent même l'élément déterminant dans le choix d'un article, qu'on pense aux vêtements, aux meubles, aux aliments même, et à bien d'autres choses encore. Pour l'automobiliste aussi la couleur a de l'importance. D'abord, pour répondre à ses goûts mais aussi, et on en parle de plus en plus pour des raisons de sécurité. Et les fabricants doivent considérer le tout. Examinons ensemble les divers aspects de ce sujet haut en couleurs!

Un fait qui en dit long

Durant les années 1920, les modèles T de Ford de couleur noire se vendaient comme des petits pains chauds. En fait, c'était alors la seule couleur disponible. Il en fut ainsi jusqu'à ce que GM introduise un véhicule disponible en certaines versions de couleurs. Quel plaça Ford au second rang et les fabricants tirèrent de cet événement une leçon qui fut jamais oubliée depuis: attention à la couleur!

La couleur: rôles et théories

Il semble désormais accepté de tous que psychologiquement la couleur joue un rôle important dans la perception qu'un automobiliste se fait de son véhicule. Il le choisira en effet en fonction de ses goûts personnels, des tendances générales sur le marché, des modes et même dans une certaine mesure des conditions économiques qui prévalent (on prétend en effet que les consommateurs auraient tendance, en période de récession, à choisir des couleurs plus sobres, pour laisser la place à des teintes plus vives en période plus faste).

Dépendant du format et du degré de luxe, les préférences du consommateur varieront du **formal** et du degré de luxe, les préférences du consommateur varieront. Les tons «chics» attireront davantage l'acheteur d'un véhicule standard luxueux; par exemple, le blanc et le noir s'avèrent très populaires dans le cas des Cadillac, Lincoln, Mercedes VI. Les couleurs plus vives seront habituellement plus fréquentes sur les modèles économiques.

Répondre aux goûts des consommateurs

Pour mettre au point l'éventail de couleurs des véhicules qu'il produit, chaque fabricant examine l'évolution de plusieurs domaines. L'ensemble des fabricants va en effet tourner son attention du côté des industries «non-automobiles» afin d'y cerner les modes et ses diverses tendances (vêtements, meubles et-fournitures domestiques). Certains porteront aussi une attention particulière aux directives émanant d'un organisme international professionnel, siégeant à Bruxelles (l'International Color Authority) et déterminant les couleurs qui prédomineront dans de nombreuses industries.

On ne fait donc rien à la légère. On change en effet les couleurs à chaque saison dans le cas des vêtements mais ceci est impossible dans le domaine automobile. Au contraire, le fabricant doit déterminer ses gammes de couleurs de deux à trois ans avant leur lancement sur le marché. C'est pourquoi toute cette planification est nécessaire. Le constructeur se tiendra au courant de tous les développements lors des différentes expositions des fabricants de peinture, et se penchera sur leurs statistiques concernant les diverses tendances du marché et il établira les siennes. De plus, certaines couleurs s'avèrent plus dispendieuses; c'est aussi un facteur à considérer.

Comme on peut le voir, ceci représente un joli petit casse-tête pour le fabricant!

Et en plus de toute cette panoplie de caractéristiques, le fabricant tient compte de toutes les différentes expériences acquises avec le temps. Il sait, entre autres, que certaines couleurs sont plus prisées que d'autres d'une région à l'autre. Par exemple, des statistiques américaines démontrent que dans l'ouest et le sud des États-Unis, ce sont les couleurs claires ou vives qui sont les plus populaires (tandis qu'en Nouvelle-Angleterre, les bleus et les gris foncés prédominent, alors qu'au Michigan, les couleurs allant du médium au foncé sont très en vogue. On sait également que le vert, sauf quelques exceptions, n'a jamais été une couleur «de pointe» dans les ventes, tout comme le rose ou le pourpre. Tant qu'aux plus populaires, il semble que chez GM ce soit le blanc, le bleu clair, et l'argent, chez Ford, le blanc, l'argent, le crème et chez Chrysler, le blanc quelque que les teintes de bleu soient aussi de bons vendeurs. Et pour 1985? Soyez à la toute dernière page en sachant que selon le magazine américain *Automotive News*, le rouge «castel», le bleu foncé (midnight bleu), le brun doré (golden brown), le **bourbon** (brandy wine), et le bleu argenté (silver blue) sont les couleurs modes de l'année!

Nous n'avons parlé ici que de couleur extérieure, mais la couleur de l'intérieur a aussi son importance et les fabricants doivent la déterminer à partir d'une sérieuse planification car de très nombreuses pièces entrent en ligne de compte (accrochtoires, vinyl ou tissu, sièges, tableau de bord, etc.). Et encore là, les études de marché s'avèrent primordiales afin de bien déterminer les goûts du consommateur.

À la recherche d'une couleur sûre

Quelle serait la couleur idéale pour être bien vu dans la plupart des conditions de conduite? Le vert lime? L'orange phosphorescent? Le rose flamboyant?

Il est très difficile de se prononcer là-dessus. Disons d'abord que, règle générale, les couleurs claires risquent d'être mieux vues. Donc, en théorie, on percevra peut-être davantage une voiture jaune clair qu'une brune en conduite nocturne. Mais la visibilité d'une voiture dépend de plusieurs facteurs: de l'éclairage, de la température, et

des conditions de la circulation surtout. Une voiture jaune clair pourra être plus ou moins visible selon les circonstances.

Quant à chacune des autres couleurs, on ne peut être vraiment catégorique. Il y a quelques années, une étude réalisée par la firme Daimler Benz (Allemagne) attribuait les notes suivantes à certaines couleurs (100% étant la note d'une visibilité exemplaire):

Blanc:	88
Jaune:	70
Orange:	42
Gris pâle:	47
Bleu pâle:	43
Rouge médium:	23
Bleu:	8
Bleu foncé:	5
Noir:	2

On voit également qu'une voiture de couleur pale peut être aperçue sur des distances de deux à quatre fois plus grandes qu'un véhicule de couleur foncée. Voilà qui est assez clair...

La revue **Touring Secours** du Touring Club Belge a déjà traité de la chose. On y relatait les résultats d'une enquête menée auprès de 107 policiers et le **petit tableau** qui suit avait alors été compilé:

Couleurs classées parmi les 2 couleurs les plus dangereuses	Couleurs classées parmi les 2 couleurs les plus sûres		
Gris	75 fois	Blanc	65 fois
Brun	71 fois	Rouge	46 fois
Bleu	62 fois	Jaune	34 fois
Vert	26 fois	Orange	23 fois
Beige	23 fois	Beige	20 fois
Rouge	18 fois	Bleu	10 fois
Blanc	17 fois	Vert	9 fois
Jaune	5 fois	Brun	8 fois
Orange	5 fois	Gris	4 fois

A-10

Assurance automobile

Notre régime est plus avantageux (Vézina)

◆ Le président de la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ), M. Jean-P. Vézina, soutient que le régime actuel accorde

Textes par Pierre ASSELIN

davantage aux victimes d'accidents que ne le faisaient les tribunaux sous l'ancien régime.

M. Vézina réagissait au dossier publié dans LE SOLEIL voilà une semaine sur l'indemnisation et le service accordés aux grands blessés par la régie. Le portrait sévère présenté de cet aspect des services de la RAAQ donne une image négative de l'ensemble de la régie, une image qu'elle ne mérite pas, se défend-il.

Une étude réalisée par des actuaire pour la RAAQ indique, par rapport à ce qui était versé en 1975, que pour chaque accident la régie verse en moyenne \$1,422 (en dollars de 1975) alors que pour les trois années précédant l'entrée en vigueur de la régie, la somme moyenne versée était de \$3,200, indique le

président. (Soit \$9,242 vs \$6,786 en dollars de 1984).

"On compare deux choses différentes, explique-t-il. L'ancien régime effectuait un paiement unique qui apparaissait beaucoup plus gros aux victimes, alors que la régie verse des rentes régulières de remplacement du revenu. Si vous prenez la valeur globale de ce que nous verserons à un jeune homme de 15 ans invalide pour la vie, cela peut dépasser \$400,000. Et moi je vous dis que si on offrait à ces victimes la moitié seulement de cette somme en un seul paiement, plutôt qu'une rente hebdomadaire de \$215, elles accepteraient sans réaliser qu'elles perdent au change. Et en plus de la rente, nous défrayons les coûts de modification de la maison ou de la voiture."

Par ailleurs, la régie indemnise aussi les 28 pour 100 de victimes qui, sous l'ancien régime, étaient jugées "responsables" de l'accident et, ajoute le président, le nombre d'accidents déclarés a aussi augmenté.

La douleur ne paie pas

Mais si la régie éponge de façon efficace, aux dires du président, les pertes du revenu, et les frais de réadaptation, elle se refuse à payer la douleur. C'est l'écart que soulève une étude du Barreau, qui rappelait que la Cour suprême a fixé à plus de \$100,000 le plafond pour les sommes versées en compensation des seules douleurs et perte de jouissance de la vie. La régie a fixé le sien à \$36,000.

"On ne veut plus rien donner sur la douleur, insiste le président. Le régime est basé là-dessus, c'est le revenu que nous remplaçons, pas les douleurs. Parce que pour le même accident, vous allez peut-être souffrir énormément et moi très peu. N'imposez quel médecin va vous dire que c'est pas estimable la douleur."

C'est en vertu de ce principe d'ail-



"On ne veut plus donner pour les douleurs, dit M. Vézina, c'est le revenu que nous remplaçons."

leurs que la régie ne verse à peu près rien (\$50) pour les douleurs si la victime ne porte aucune séquelle permanente, quels que soient le nombre ou la durée des soins médicaux. Le plafond de \$36,000 n'est valable que dans le cas d'une infirmité permanente.

L'insatisfaction est plus élevée chez les blessés les plus graves

"LE SOLEIL"

11/03/85

A-10

◆ Dans l'ensemble, le niveau de satisfaction à l'égard des services donnés par la Régie de l'assurance automobile du Québec a augmenté. Et pourtant, le nombre des insatisfaits ne diminue pas, il augmente même pour certains secteurs précis.

Les derniers sondages portant sur la satisfaction des réclamants donnent des résultats pour le moins ambigus. Les données préliminaires du sondage 1983-1984 indiquent que 81 pour 100 de l'ensemble des réclamants se disent satisfaits. Ce taux était de 74 pour 100 l'année dernière et de 77 pour 100 en 1981-1982.

C'est parmi les réclamants qui ont dû recevoir des indemnités pendant plus de 100 jours que le taux de satisfaction est plus bas (74 pour 100). Ce groupe représente le quart de toutes les victimes, et ce sont les blessés les plus sérieux.

Même si cette moyenne est meilleure que l'année précédente (65 pour 100), le plus surprenant est que les insatisfaits aussi sont plus nombreux. Ils représentaient 12 pour 100, ils sont maintenant 18 pour 100. Les autres se disent indifférents.

"C'est normal qu'il y ait plus d'insatisfaits parmi les grands blessés, dit le président de la régie, Jean-P. Vézina. Même s'ils obtenaient plus, ils seraient quand même insatisfaits parce que c'est leur blessure ou leur infirmité qui en est la cause beaucoup plus que nos services. Ce qui contribue en plus à ce problème c'est que tout le monde n'est pas honnête avec un service public comme la régie. Ça nous oblige à être tatillon sur le plan administratif et ça peut expliquer une partie du mécontentement de ces victimes".

Depuis que la régie effectue un traitement des dossiers par région, poursuit-il, elle a même pu mettre à jour un réseau organisé de fraudeurs qui organisaient de toute pièce de faux accidents. "Même s'il s'agit d'une minorité, nous devons y voir, sinon on nous accusera d'être des dilapideurs de fonds publics. De fait, reconnaît-il cependant, on pourrait améliorer des choses de ce côté-là (les services aux grands blessés), on pourrait enlever un cer-



Le Soleil, Jean Vallières

Le président de la Régie de l'assurance automobile du Québec, M. Jean-P. Vézina.

tain nombre d'irritants de façon à mettre les choses un peu plus automatiques, et on va y voir".

C'est en 1982-1983 que le taux d'insatisfaction a été le plus élevé, attribuable en grande partie à la récession, soutient la régie. Le nombre de gens qui se disent satisfaits des renseignements reçus (85 pour 100) a depuis augmenté, ainsi que le degré de satisfaction à l'égard de l'attitude du personnel. Par contre, près de la moitié (43 pour 100) dit avoir du mal à rejoindre le personnel de la RAAQ pour obtenir des informations sur son dossier.

Les sous

Un grand nombre se dit aussi insatisfait des indemnités de remplacement du revenu. Ils étaient 15,6 pour 100 en 1982-1983, ils sont 26 pour 100 cette année pour l'ensemble des réclamants. Ce nombre est légèrement inférieur parmi la catégorie des 100 jours et plus (il est tout de même passé de 12 pour 100 à 22 pour 100 en un an). Les don-

satisfaction à l'égard du montant forfaitaire versé pour les douleurs et pertes de jouissance de la vie.

CAA-QUÉBEC VOUS CONSEILLE

IL EST POSSIBLE DE RÉTABLIR LE CONTRÔLE SUR UNE FLAQUE D'EAU

Évitez les dangers de l'aquaplanage

Le printemps arrive et avec lui les effluents rayons du soleil qui ont la propriété, heureuse pour certains et malheureuse pour d'autres, de faire fondre la neige. Évidemment la pluie aussi participe activement à la fonte de la neige. Ces deux phénomènes sont donc responsables de la présence, rarement hucolique et appréciée, des flaques d'eau génératrices elles-mêmes d'une activité qui n'a rien de plaisant: l'aquaplanage.

Un nouveau sport de contact peut-être?

Loin d'être un sport, bien que l'augmentation du rythme cardiaque qu'il entraîne pourrait le laisser croire, l'aquaplanage s'éloigne encore plus du contact puisqu'il se caractérise justement par une absence de contact des pneus avec la route mouillée: le véhicule glisse alors sur sa trajectoire supprimant ainsi la possibilité de le freiner et, ou de le diriger.

Où peut-il se manifester?

Partout où l'eau peut stagner. Les routes très fréquentées présentent généralement des sillons plus ou moins profonds et susceptibles de retenir de l'eau, entre deux virages consécutifs la route ne présente habituellement pas de pente latérale, à cet endroit, favorisant l'écoulement de l'eau. De plus pendant les fortes et ou longues averses l'aquaplanage peut survenir à tout moment. Enfin lorsque l'eau de fonte ou de pluie s'écoule d'un talus sur la route, elle crée une situation propice au phénomène.

Mieux vaut prévenir que guérir

Évidemment il est préférable de pouvoir reconnaître le plus tôt possible les indices annonçant l'imminente possibilité de l'aquaplanage.

Ainsi lorsque tout à coup les traces foncées laissées par les pneus de la course précédente s'effacent directement derrière elle, c'est mauvais signe. De même lorsque le véhicule précédent provoque de fortes aspersion latérales on doit se méfier. Ces deux indices requièrent un bon sens de l'observation et le raisonnement logique qui doit en découler.

S'il est bon de pouvoir identifier les indices fournis par les voitures automobiles, il ne faut pas pour autant ignorer ceux que nous procure notre propre véhicule. L'aquaplanage ne saurait tarder lorsqu'un volant ou à la désagréable sensation que les roues avant ne s'arrachent plus au sol. Cette même impression peut survenir pendant le freinage surtout lorsqu'il n'y a pas de décélération sensible. Si vous notez une augmentation du régime du moteur sans que vous ayez changé la position de l'accélérateur de votre traction avant, vous saurez alors que vous commencez à flotter. Une voiture à propulsion arrière ne présente pas le phénomène d'une façon aussi marquée. Enfin un fort bruit d'eau dans les puits d'aile indique sans équivoque le sérieux de la situation.

L'eau n'est pas la seule cause

Même que l'eau soit le principal responsable de l'aquaplanage, d'autres facteurs doivent s'y associer pour transformer notre voiture en bateau. Ainsi la vitesse joue un rôle de première importance sur lequel il est inutile de s'étendre sauf pour rappeler que même sur piste sec plus la vitesse augmente plus l'adhérence des pneus diminue, alors il ne faut pas beaucoup d'immagination pour concevoir le résultat sur une chaussée mouillée. L'énoncé de la prochaine cause constitue une jolie lapalissade puisqu'il s'agit de l'épaisseur de la couche d'eau: le danger croît avec la hauteur de son niveau.

La profondeur et le dessin de la semelle des pneus ne peuvent être ignorés puisque pour que ceux-ci soient en contact étroit avec la chaussée il leur faut écarter l'eau qui forme une couche plus ou moins épaisse sur la route. C'est donc dire qu'ils doivent chasser l'eau devant eux, derrière et surtout de côté. Malheureusement une partie de l'eau se maintient sur place parce que la faible durée de contact, quelques millisecondes, ne lui permet pas de s'échapper. Si l'eau ne peut être évacuée sur les côtés ou par les rainures de la bande de roulement ou que les rainures sont trop peu profondes il se forme une couche incompressible, qui bloque devant le pneu et celui-ci aura tendance à monter sur cette vague séparant ainsi le pneu de la surface du sol, d'une manière identique à une couche de verglas.

D'autres éléments peuvent gêner l'aquaplanage: la largeur et la pression des pneus ainsi que la surface de la route. À des vitesses de semelle identiques des pneus larges flottent plus rapidement que des pneus étroits. De plus il faut s'assurer que les pneus soient gonflés à la pression recommandée par le manufacturier puisqu'il s'agit d'un facteur important pour obtenir l'écoulement optimum de l'eau par les rainures de la bande de roulement. Enfin le coefficient d'adhérence de la route joue aussi un rôle non négligeable.

Peut-on l'éviter?

La règle d'or consiste à réduire la vitesse lorsqu'il pleut ou lorsqu'on soupçonne la présence de flaques d'eau. On comprendra facilement la raison: des pneus roulant à grande vitesse sur une chaussée mouillée doivent déplacer beaucoup d'eau de façon extrêmement rapide pour demeurer en contact avec le sol. Mentionnons qu'il est tout à fait possible de doubler les distances de sécurité tant latéralement que longitudinalement. Finalement il faut éviter, autant que faire se peut, de rouler dans les traces ou des canaux se creusant, circuler le plus possible à côté de ces sillons s'avère préférable et moins hasardeux.

Comment «survivre» malgré tout

Si vous devenez une des nombreuses victimes de l'aquaplanage, que ce soit par inadvertance ou parce que vous êtes un expertiste farouche qui doit voir pour croire, il y a moyen de minimiser les dégâts. Tout d'abord la détente est la plus subtile et le doigt le plus suave s'imposent. Premièrement, il ne faut pas bouger le volant. Toutefois s'il a déjà été braqué, sans que la voiture ne réagisse, on le ramène doucement dans la direction de la voiture car si les roues braquées se retrouvaient tout à coup sur le sol ferme, la voiture sortirait de la route en fonction du braquage. Ensuite relâchez l'accélérateur pour réduire la vitesse tout en plaçant la transmission au neutre et en pompant éventuellement et légèrement les freins pour s'apercevoir plus rapidement de la reprise d'adhérence des pneus. Enfin on applique seulement lorsque les pneus sont à nouveau en contact avec le sol.

L'aquaplanage n'est pas l'épave du printemps. Dès qu'il y a des précipitations ou des accumulations de pluie l'aquaplanage est susceptible de se produire et d'entraîner une sérieuse perte de contrôle. Afin d'éviter de faire les frais de ce désagréable phénomène nous recommandons un conseil toujours de mise et facile d'application, diminuer la vitesse.

Porter à 21 ans le droit de consommer en public de l'alcool

Il faut instituer un permis temporaire de deux ans pour tous les nouveaux conducteurs, sans distinction d'âge. C'est la proposition la plus récente du Bureau d'Assurance du Canada (BAC) dans une longue liste:

- suspension immédiate du permis et garde à vue au cours des 24 heures suivant l'identification de la conduite en état d'ébriété;
- application permanente et amplifiée des tests d'ivresse;
- photo personnelle sur tous les permis au Canada.

Dans le dossier alcool et conduite automobile, le BAC n'y est pas allé avec le dos de la cuiller dans ses propositions émises au mois d'août dernier. Le BAC en maintient plusieurs:

- relèvement à 21 ans du droit de consommation d'alcool en public;
- interdiction aux titulaires de permis temporaires de conduire entre 20h. et 4h. du matin, de transporter plus d'un passager, de conduire sur les routes à 4 voies ou plus;
- suspension du permis temporaire pendant une période pouvant aller jusqu'à un an pour toute infraction à l'une des restrictions mentionnées.

Eu égard aux coûts économiques et sociaux de la consommation d'alcool et de la conduite automobile, non seulement les assureurs mais tous les autres intervenants sont unanimes: il faut agir!

Les coûts

Au Québec seulement, la facture globale s'élève à 1,2 milliard de dollars par année: 400 M\$ pour les coûts économiques et 800 M\$ pour les coûts financiers.

Dans son dernier rapport d'activités (nov. 1984), la Régie de l'assurance automobile évalue à 647 361 M\$ le montant des indemnités versées depuis l'entrée en vigueur du nouveau régime d'assurance. Pour l'année financière 1983-84, l'organisme gouvernemental a déboursé 167 M\$ aux victimes d'accidents. Un exemple: un jeune devenu paraplégique à la suite d'un carambolage coûte 1 M\$ au Trésor provincial, en indemnités diverses.

En 1983, les compagnies d'assurances ont déboursé au Québec 70 M\$ pour les dommages matériels causés par des accidents "alcoolisés".

Contrairement à ce qui a été écrit ailleurs, la Régie

a bel et bien gelé ses tarifs pour l'année 1985. Ce gel de primes est possible (malgré une augmentation du nombre des accidents au cours de 9 premiers mois de 1984) grâce notamment aux taux de rendement de 8% à 8,5% sur les placements. Quant aux compagnies, mis à part quelques petits réajustements, les primes d'assurances ne devraient pas augmenter au cours de 1985.

Pourquoi les jeunes

Les personnes âgées de 16 à 24 ans figurent dans 40% des cas où il y a mort du conducteur. L'accident d'automobile ou de moto est la première cause de mortalité - devant le suicide - chez ces derniers. Or, la moyenne d'accidents reliés à l'alcool est de 50%.

Le taux de conducteurs âgés de 16 et 17 ans étant impliqués dans une collision avec dommage corporel est de 316,2 sur 10 000 détenteurs de permis de ce même groupe d'âge. Ce taux est de 293,2 chez les 18-20 ans, alors qu'il est de 154 pour les conducteurs de tous les autres groupes d'âge.

Ce qui étonne devant les restrictions parfois draconiennes que propose le BAC, c'est qu'aucune des 11 associations de jeunes contactées n'a été en mesure d'émettre une position claire et nette.

Changements déjà réalisés

Quelques changements ont été effectués depuis qu'il y a eu une loi

en août 1984. Au cours de l'automne, la loi Fédérale concernée a rendu plus lourdes les peines encourues pour conduite en état d'ébriété. Le dépôt à l'Assemblée nationale du Québec du projet de loi 81 a modifié le code de la sécurité routière dans le sens d'une plus grande sévérité.

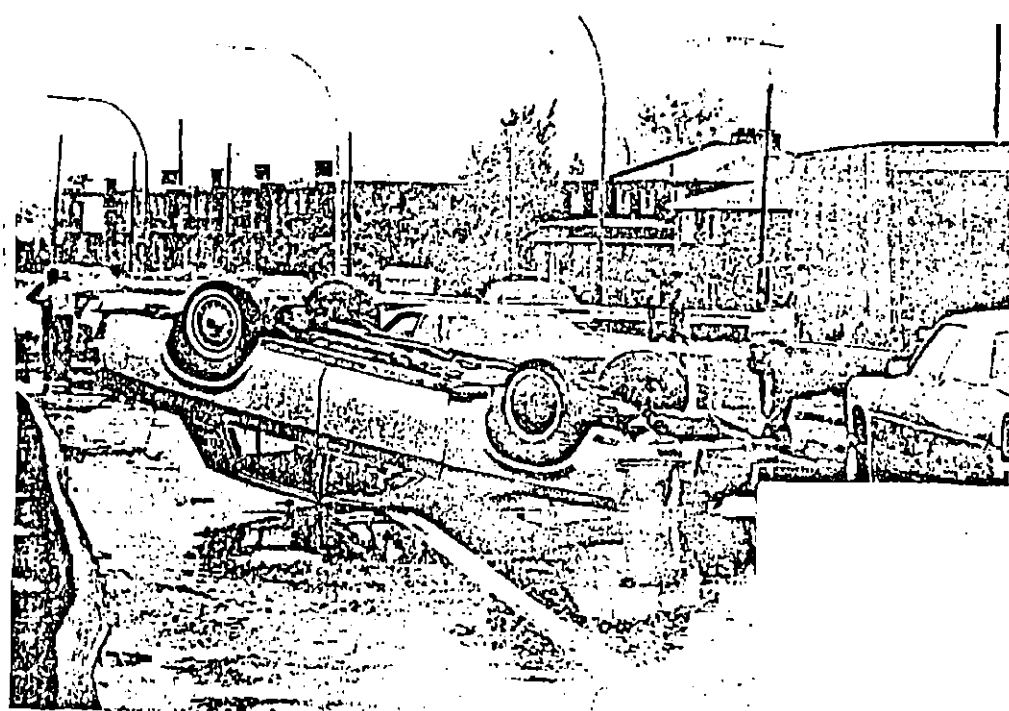
Jusqu'à présent, seul le Conseil des Affaires sociales et de la famille adhère totalement à l'interdiction jusqu'à 21 ans de consommer de l'alcool dans des endroits publics. Ce même organisme ainsi que la Régie de l'assurance automobile sont d'accord avec la proposition du BAC sur la période de deux ans de probation précédant l'obtention d'un permis de conduire quel que soit l'âge. Dans le projet initial du BAC, cette mesure concernait les jeunes de 16-18 ans seulement.

À l'étranger

La Suède, l'Allemagne et l'Angleterre étudient le même phénomène et cherchent des solutions. Pour l'instant seul le Congrès américain a imposé de façon indirecte - par le biais de subsides alloués à l'entretien des routes - le relèvement à 21 ans de la consommation d'alcool. Les États-Unis ont moins de deux ans pour opérer ce changement; actuellement, 24 des États américains l'ont fait. Les analyses effectuées dans 9 de ces États indiquent une diminution parfois spectaculaire des accidents mortels.

L'année 1985

À la Régie de l'assurance automobile, la péda-



Au Québec seulement, la facture globale des coûts par accident s'élève à 1,2 milliards de dollars par année: 400 M\$ pour les coûts économiques et 800 M\$ pour les coûts financiers.

gogie est à l'honneur. D'ici la fin de 1985, on va déployer une campagne de sensibilisation au sein, notamment, du réseau scolaire. Quant au Bureau d'Assurance du Canada, M. Pierre Bouchard, porte-parole de l'organisme, a dit dans une entrevue exclusive aux AFFAIRES:

"Au cours de l'année 1985 nous allons continuer tous nos efforts d'éduca-

tion publique, d'information publique dans le même objectif: rendre le mélange alcool et conduite automobile socialement inacceptable. Que les gens prennent un verre d'accord; que les gens conduisent d'accord, mais qu'ils fassent les deux...NON."

SERGE TRUFFAUT

LE DEVOIR, 19 mars 1985

Le conflit à la SQ a réduit de 50% les opérations de contrôle du transport routier en 84

PIERRE TOURANGEAU

QUÉBEC (PC) — Les moyens de pression des policiers de la Sûreté du Québec ont fait chuter de 50 % les opérations de contrôle du transport routier en 1984, indique un rapport confidentiel du Conseil du Trésor québécois obtenu par la *Pressé canadienne*.

« La baisse des activités du Service de l'inspection, lit-on dans le document présenté en janvier, s'est principalement manifestée à partir de la période estivale et, depuis, les activités n'ont jamais atteint le niveau des premiers mois de l'année en raison notamment du climat des relations de travail à la SQ ».

Joint par téléphone, un porte-parole du ministre de la Justice, M. Pierre-Marc Johnson, a admis que la baisse était due principalement au conflit de travail à la SQ.

Le rapport indique en outre qu'au chapitre des infractions constatées à la Loi des transports, l'ancien personnel civil du ministère des Transports, maintenant rattaché à la SQ, a réalisé en 1984 93 % des interventions de contrôle contre seulement 5 % pour le personnel policier de la SQ.

Ces données donnent plus de poids aux assertions de l'Association du camionnage du Québec qui soutenait jeudi dernier que le laxisme du gouvernement à faire observer les règlements du transport par route avait entraîné des pertes de \$ 300 millions en dommages au réseau routier et en revenus divers, fiscaux et autres.

Le rapport rappelle que l'un des objectifs du transfert, sinon l'objectif principal, était de réduire de \$ 3 millions par année les coûts du contrôle du transport routier.

Pour y arriver, il fallait réussir à reclasser 112 des 213 inspecteurs anciennement à l'emploi du ministère des Transports. Au début de cette année, toutefois, il en restait encore 80 à placer, explique-t-on dans le document.

En février 84, au moment où le gouvernement s'appretait à transférer le contrôle du transport routier du ministère des Transports à la Sûreté du Québec, un mémoire préparé pour le ministre responsable du dossier à l'époque, M. Michel Clair, reconnaissait le danger de cette opération.

Le transfert, soutenait-on dans le document rendu public alors par la *Pressé canadienne*, « comporte beaucoup d'incertitude et peu de garanties quant à l'efficacité du système de contrôle (...) tant pour la détection des infractions que pour l'émission de constats d'infractions préparés adéquatement ».

« Face à cette incertitude, ajoutait-on, on ne peut prendre le risque de laisser opérer un système de contrôle inefficace compte tenu de l'impact considérable qui en résulterait, notamment en terme de dégradation du réseau routier, laquelle se traduirait au fil des ans par des dommages de plusieurs centaines de millions de dollars, et aussi au niveau de la prolifération de services illégaux de transport ».

Au cabinet du ministre Johnson, on affirme que la baisse des activités de contrôle du transport routier en 1984 n'est attribuable qu'à des problèmes passagers et qu'il ne faut surtout pas en conclure à l'échec du transfert.

« Au contraire, soutient un porte-parole du ministre, la décision d'effectuer ce transfert permettra d'assurer un contrôle plus efficace du transport routier puisque les 2.500 patrouilleurs de la SQ seront mis à contribution alors que le ministère des Transports ne pouvait compter que sur 500 inspecteurs ».

La Régie de l'assurance auto écopera

LE SOLEIL
20/03/85, C-1

◆ La Régie de l'assurance automobile et possiblement sa clientèle écopent des nouvelles mesures de rationalisation des dépenses gouvernementales. A compter de cette année, le gouvernement ne prendra plus à sa charge le coût des services de santé des accidentés de la route.

par Hélène BARIL

→ \$ 80 M.
Le coût de ces services, estimés à \$40 millions, était jusqu'à ce jour partagé entre la Régie de l'assurance-maladie et les établissements du réseau des Affaires sociales.

Il est trop tôt pour dire si cette mesure se traduira par une augmentation des primes de la Régie de l'assurance automobile, a expliqué le président du Conseil du trésor. Ça dépend de la santé financière de la régie. Il faut dire, a toutefois ajouté le ministre, qu'il n'y a eu que deux augmentations des primes de la RAAQ depuis 1978.

Selon M. Clair, cette mesure, en plus de faire économiser \$40 millions à l'Etat, permettra de savoir ce que coûtent réellement les accidents de la route. Elle aura pour effet de faire payer aux usagers plus qu'à l'ensemble des contribuables le coût des services de santé des accidentés.

CSST

l'aide qu'il accordait à la Commission de la santé et de la sécurité au travail. A compter du 1er juillet, la CSST ne pourra plus compter sur cette subvention de quelque \$16 millions pour ses activités de formation et d'inspection.

Encore là, M. Michel Clair a soutenu qu'il était trop tôt pour dire si cette mesure se répercuterait sur les cotisations versées par les employeurs à la CSST. Il s'agit d'une décision que le gouvernement a prise l'an dernier et qui n'avait pas encore été mise en application, a-t-il déclaré.

Assurances auto

Trop tôt pour savoir s'il y aura une hausse

Le Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) estime qu'il est beaucoup trop tôt pour savoir si une hausse des primes sera nécessaire à la suite de la décision du gouvernement québécois de lui faire porter entièrement le coût des services de santé des automobilistes de la route.

par Pierre MARTIN

Selon Mme Céline Coulombe, porte-parole de la RAAQ, il faudra procéder à une évaluation exhaustive avant de pouvoir affirmer s'il y aura ou non une hausse des primes d'assurances pour dommages corporels à la suite du nouveau fardeau financier annuel de quelques 180 millions.

Mardi, lors du dépôt du budget de dépenses du gouvernement du Québec, le président du Conseil du trésor, le ministre Michel Clair, a annoncé que la RAAQ assumerait dorénavant la totalité des coûts des services de santé évalués à quelque 140 millions pour l'exercice 1985-1986 (en fait, pour une période de six mois) et à 180 millions sur une base annuelle.

Mme Coulombe affirme que la Régie ne devrait pas normalement faire connaître ses in-

tentions en matière de tarification pas avant la fin du mois alors que les résultats du dernier exercice financier de la Régie seront connus.

A court terme, compte tenu que la RAAQ avait une somme de 220,8 millions dans sa réserve de stabilisation, au 28 février 1984, la facture supplémentaire de 140 millions pour la période de six mois peut être absorbée.

Toutefois, sur une plus longue période, la décision gouvernementale entraînera inévitablement une hausse des cotisations des automobilistes québécois au régime public d'assurance automobile. Le nouveau fardeau annuel de 180 millions représentera une hausse de 15 à 20 pour 100 des dépenses de la Régie.

Enfin, la décision du gouvernement de refuser une note annuelle de 180 millions à la Régie de l'assurance automobile s'inscrit dans l'intention de faire payer aux usagers le coût des services de santé aux accidentés. Auparavant, c'est l'ensemble des contribuables qui supportaient ces coûts puisque la facture était payée par la Régie de l'assurance-maladie du Québec et le ministère des Affaires sociales.

Le Journal - 23-03-1985 - P. 3

L'ASSURANCE AUTOMOBILE "LE SOLEIL"

COÛTERA PLUS CHER

28/03/85, p. A-1

HAUSSE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET DES VICTIMES

◆ Les chiffres rendus publics hier par la Régie de l'assurance automobile du Québec montrent que le nombre d'accidents de la route et de victimes ont considérablement augmenté en 1984. Une augmentation des primes d'assurance automobile, des frais d'immatriculation et de permis est donc désormais inévitable.

par Michel TRUCHON

Elle était prévisible, avec le transfert la semaine dernière à la RAAQ des coûts des soins donnés aux accidentés de la route jusqu'à présent assumés par l'assurance-maladie.

Le ministre des Transports, M.

Guy Tardif, avait alors dit qu'il ne savait pas de quel ordre serait cette augmentation, mais qu'il appartenait à la RAAQ, de l'établir à partir des statistiques sur les accidents.

Cette remontée du nombre d'accidents de la route, amorcée en 1983, s'est poursuivie en 1984 alors que le nombre de victimes, au Québec, a dépassé celui de l'année précédente.

La RAAQ rappelle que si le nombre d'accidents et de victimes de la route avait diminué constamment à partir de 1980 pour atteindre leur niveau le plus bas en 1982, le phénomène inverse a été observé au cours des deux dernières années.

Pour la RAAQ, le "record" dans la baisse d'accidents enregistré en 1982 semble plutôt dû à la crise économique et aux augmentations des prix de l'essence (entraînant une diminution du kilométrage parcouru) qu'à un changement de comportement de la part des usagers de la route.

On rappelle que dès que la conjoncture économique a donné des signes de reprise, les accidents de la route ont recommencé à grimper.

La seule amélioration est du côté des motocyclistes et des cyclomoteuristes. Le nombre de morts, chez les motocyclistes, a

Lire A-2, ACCIDENTS

ACCIDENTS (suite de la première page)

baissé de 20,2 pour 100 en 1984 (130 contre 163 en 1983) et celui des blessés légers a baissé de 3,9 pour 100. Le nombre de blessés graves a toutefois augmenté de 4,8 pour 100. Au total, 6,287 motocyclistes ont été victimes d'un accident, soit 2,6 pour 100 de moins que l'année précédente. Pour ce qui est des cyclomoteuristes, le nombre total de blessés légers et d'accidents ont baissé de 25,8 pour 100 et de 22,4 pour 100.

Sombre bilan

L'augmentation du nombre total d'accidents, pour l'ensemble du Québec, est de l'ordre de 11,8 pour 100. Toutes les catégories d'accidents ont augmenté, que ce soit ceux ayant fait des morts, des bles-

sés graves, des blessés légers ou encore les accidents avec dommages matériels seulement.

En ce qui concerne les victimes, le bilan est tout aussi sombre, leur nombre ayant grimpé de 11,5 pour 100. Dans l'ensemble du Québec, la route a fait 3,3 pour 100 plus de morts, 8,4 pour 100 plus de blessés graves et 12,1 pour 100 de plus de blessés légers. Pas une seule région n'a échappé à cette hausse.

Au total, dans tout le Québec, on a compté 41,076 accidents de nature corporelle, soit 4,205 de plus qu'en 1983. Ces accidents ont fait 56,353 victimes (5,795 de plus que l'année précédente), dont 1,222 morts. Près de la moitié (608) étaient des conducteurs.

LA PRESSE, 28 mars 1985

Plus d'accidents, et plus de victimes de la route en 1984

La reprise économique n'a pas que des effets heureux. Sur les routes, elle a plutôt des conséquences néfastes.

C'est du moins ce qui ressort des statistiques annuelles sur les accidents de la route rendues publiques hier par la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ).

Pour la deuxième année consécutive depuis les baisses enregistrées de 1980 à 1982, le nombre des accidents ayant causé des mortalités ou des blessures a augmenté l'an dernier au Québec.

Le bilan de la Régie fait état d'une hausse généralisée du nombre d'accidents et de victimes, sauf chez les motocyclistes et les cyclomoteuristes.

Au total, on a enregistré en 1984

au Québec 41 078 accidents « de nature corporelle », soit 4 205 de plus que l'année précédente.

Ces accidents ont coûté la vie à 1 222 personnes, une augmentation de 3,3 pour cent par rapport à 1983, tandis que le nombre des blessés graves augmentait de 8,4 pour cent, passant de 6 322 en 1983 à 6 853 en 1984. Par ailleurs, 48 278 personnes ont été légèrement blessées dans ces accidents, une hausse de 12,1 pour cent sur le bilan de l'année précédente.

142 piétons tués

Chez les cyclistes et piétons on a enregistré des hausses respectives de 12,2 et 4,8 pour cent du nombre des victimes. Il y a eu 142 morts et 825 blessés graves chez les piétons tandis que l'on dénom-

brait 38 décès et 330 blessés graves chez les cyclistes.

Par contre, les motocyclistes et cyclomoteuristes ont amélioré leur bilan routier en 1984.

Le nombre des motocyclistes tués sur les routes est passé de 163 en 1983 à 130 en 1984, ce qui représente une amélioration de 20,2 pour cent. Dans cette catégorie d'usagers, le nombre des blessés légers a diminué de 3,9 pour cent alors que celui des blessés graves augmentait de 4,8 pour cent.

Au total, 6 287 motocyclistes ont été victimes d'accidents en 1984, 2,6 pour cent de moins que l'année précédente.

Chez les cyclomoteuristes, on a enregistré le même nombre de victimes décédées et blessées gravement tandis que les blessés

légers ont diminué de 25,8 pour cent.

Selon la Régie, pas une seule région du Québec n'a échappé à cette hausse et toutes sans exception ont enregistré en 1984 plus d'accidents et de victimes que l'année précédente.

« Il semble donc, souligne la RAAQ, que le « record » dans la baisse d'accidents enregistré en 1982 soit plutôt dû à la crise économique et aux augmentations des prix de l'essence, qui auraient entraîné une diminution du kilométrage parcouru, qu'à un changement de comportement des usagers de la route.

« En effet, dès que la conjoncture économique a donné des signes de reprise, les accidents de la route ont recommencé à grimper », conclut l'organisme.

— Presse canadienne

Un ticket modérateur ?

LE DEVOIR, 28/03/85, p. 10

ON AURA appris la semaine dernière, lors de la publication du budget de dépenses du gouvernement du Québec, que les frais de santé découlant des accidents d'automobile seront désormais imputables à la Régie de l'assurance-automobile. Un transfert de quelque \$40 millions.

Certains puristes jettent les hauts cris. Ils y voient un accroc à l'esprit sinon à la lettre de la loi canadienne de la santé. Les primes que versent les automobilistes au régime public d'assurance-automobile, éventuellement majorées par suite de cette décision, constitueraient une sorte de « ticket modérateur », de frais exigés de l'usager, en l'occurrence la victime d'un accident d'automobile. Cette pratique, souligne-t-on, est formellement interdite par la loi fédérale sous peine de pénalités applicables aux provinces qui l'autorisent.

Ceux-là qui protestent contre un tel transfert font valoir qu'une telle pratique, si elle s'étendait à d'autres domaines, comme le tabagisme, l'alcoolisme et quoi encore, constituerait une véritable entreprise d'érosion du système canadien de santé.

Le sophisme est grossier.

La loi canadienne interdit effectivement les frais modérateurs susceptibles de limiter l'accès aux services assurés. Mais tel n'est pas le cas du transfert dont il est ici question. Pas plus, d'ailleurs, que les taxes sur le tabac et les alcools ne sont des « obstacles financiers » pour les personnes victimes d'une quelconque toxicomanie. Ces taxes — ces « frais » assumés par l'usager de la cigarette ou des spiritueux — sont versées aux fonds généraux d'où ils sont répartis selon les diverses missions gouvernementales — dont la santé. Elles ne constituent d'aucune façon une discrimination à l'endroit de qui que soit.

Comment soutenir, sans rire, que le « ticket » ainsi perçu sur sa consommation rend plus onéreux pour le fumeur le traitement d'un éventuel cancer du poumon ou pour le pilier de taverne, d'une cirrhose du foie !

En outre, qu'est-ce qui empêcherait le ministre des Finances d'imposer une taxe sur le permis de conduire ou l'immatriculation des voitures, d'en recycler ensuite le pro-

duit en le versant au fonds consolidé, pour affecter finalement cet argent ainsi « blanchi » à n'importe quel poste de son budget ?

Autre argument. Pourquoi interdirait-on à la Régie de l'assurance-automobile une pratique que, par ailleurs, le même législateur impose depuis toujours à la Commission de la santé et de la sécurité au travail. Cet organisme se finance par un « impôt » perçu auprès des employeurs sous la forme d'une cotisation sur la masse salariale dont le taux est modulé selon les risques. Or une partie du fruit de cet « impôt » est consacrée aux frais de l'assistance médicale offerte aux accidentés ou aux victimes de maladies professionnelles. La CSST y consacrait en 1983 pas moins de \$ 87.3 millions, soit plus du double des frais qui seront imputables à la Régie de l'assurance-automobile.

Jamais, pourtant, on aura dénoncé cette cotisation comme qu'il s'agissait d'un « ticket modérateur » limitant l'accès aux soins de santé.

— J.F.

LE SOLEIL, 01/04/85

A-3

Surveillance routière: le Québec se signale par le moins d'infractions

◆ (PC) — C'est au Québec que les conducteurs en état d'ébriété s'en tirent le mieux puisque le nombre des infractions relevées pour conduite avec facultés affaiblies y est de loin inférieur à la moyenne canadienne.

par Pierre **TOURANGEAU**

C'est ce que démontre une étude de la Régie de l'assurance automobile du Québec qui conclut que la "formation d'une unité spécialisée en surveillance routière offre des avantages certains" du point de vue de la sécurité.

Réalisée en octobre, l'étude intitulée "La surveillance routière et les unités spécialisées (highway patrol)" constate que "toute proportion gardée, le Québec décerne moins d'infractions en regard de la moyenne canadienne concernant le code criminel, le code de la route et les règlements de stationnement".

L'analyse de la régie repose sur les statistiques des années 80, 81 et 82. Les chiffres de 81, par exemple, établissent que 1,313 infractions au code criminel ont été constatées au Québec cette année-là, alors que la moyenne canadienne était de 1,900.

Les mêmes données démontrent qu'il y a eu au Québec 10,513 infractions au code de la route contre une moyenne canadienne de 13,962.

Le Québec ne dépasse la moyenne canadienne qu'aux chapitres des infractions aux règlements municipaux et de stationnement.

Quant à la conduite en état d'ébriété, les chiffres de 80, 81 et 82 prouvent que le Québec a le taux le moins élevé de toutes les provinces canadiennes avec une moyenne de près de 0.45 infractions par 100,000 habitants comparativement à un peu plus de 0.9 pour la Colombie britannique et 1.2 pour l'Alberta.

"En fait, lit-on dans l'étude, le Québec décerne près de deux fois moins d'infractions que la

Colombie britannique (à ce chapitre) malgré qu'une enquête réalisée en 1981 montrait que la proportion de conducteurs en état d'ébriété est semblable dans les deux provinces, soit 6.2 pour 100 en Colombie britannique et 5.9 pour 100 au Québec."

Patrouille spécialisée

De toutes les données consultées par les auteurs de l'étude, il ressort clairement que "les corps policiers municipaux relèvent principalement les infractions aux règlements municipaux et peu au code criminel". De même, "les corps policiers du Québec n'appliqueraient pas uniformément les lois régissant la circulation routière.

Constatant par ailleurs que d'autres études ont déjà remarqué que les policiers non spécialisés "ne consacrent pas suffisamment de temps à la surveillance routière", le document de la RAAQ conclut "que la formation d'une unité spécialisée en surveillance routière offre des avantages certains."

On y recommande toutefois d'intégrer une éventuelle unité spécialisée aux corps policiers existants puisque certains d'entre eux, "dont la Sûreté du Québec, ont une unité administrative chargée de planifier et de diriger leurs opérations policières relatives à la sécurité routière".

A l'heure actuelle, à l'intérieur même de la SQ, existe une unité spécialisée en contrôle du transport routier. Ses agents, qui jouissent du statut de "constable spécial", ont été intégrés à la SQ après la dissolution de l'unité des surveillants routiers du ministère des Transports.

A la RAAQ, on précise que le rapport a été transmis à la SQ et au ministère des Transports et que sa réalisation s'inscrit dans le mandat de la régie de promouvoir et raffermir la surveillance routière.

LE DEVOIR, 01/04/85, p. 13

Ivresse au volant: le Québec est la province la plus tolérante

**PIERRE
TOURANGEAU**

QUÉBEC (PC) — C'est au Québec que les conducteurs en état d'ébriété s'en tirent le mieux puisque le nombre des infractions relevées pour conduite avec facultés affaiblies y est de loin inférieur à la moyenne canadienne.

C'est ce que démontre une étude de la Régie de l'Assurance automobile du Québec qui conclut que la «formation d'une unité spécialisée en surveillance routière offre des avantages certains» du point de vue de la sécurité.

Réalisée en octobre

dernier, l'étude intitulée *La surveillance routière et les unités spécialisées (highway patrol)* constate que «toute proportion gardée, le Québec décerne moins d'infractions en regard de la moyenne canadienne concernant le Code criminel, le Code de la route et les règlements de stationnement».

L'analyse de la Régie repose sur les statistiques des années 80, 81 et 82. Les chiffres de 81, par exemple, établissent que 1,313 infractions au Code criminel ont été constatées au Québec cette année-là, alors que la moyenne canadienne était de 1,900.

Les mêmes données démontrent qu'il y a eu au Québec 10,513 infractions au Code de la route contre une moyenne canadienne de 13,962.

Le Québec ne dépasse la moyenne canadienne qu'aux chapitres des infractions aux règlements municipaux et de stationnement.

Quant à la conduite en état d'ébriété, les chiffres de 80, 81 et 82 prouvent que le Québec a le taux le moins élevé de toutes les provinces canadiennes avec une moyenne de près de 0.45 infractions par 100,000 habitants comparativement à un peu plus de

0.9 pour la Colombie britannique et 1.2 pour l'Alberta.

«En fait, lit-on dans l'étude, le Québec décerne près de deux fois moins d'infractions que la Colombie britannique (à ce chapitre) malgré qu'une enquête réalisée en 1981 montrait que la proportion de conducteurs en état d'ébriété est semblable dans les deux provinces, soit 6.2% en Colombie britannique et 5.9% au Québec».

De toutes les données consultées par les auteurs de l'étude, il ressort clairement que «les corps policiers municipaux relèvent principalement les infractions aux règlements municipaux et peu au Code criminel». De même, «les corps policiers du Québec n'appliqueraient pas uniformément les lois régissant la circulation routière».

Constatant par ailleurs que d'autres études ont déjà remarqué que les policiers non spécialisés «ne consacrent pas suffisamment de temps à la surveillance

routière», le document de la RAAQ conclut «que la formation d'une unité spécialisée en surveillance routière offre des avantages certains».

On y recommande toutefois d'intégrer une éventuelle unité spécialisée aux corps policiers existants puisque certains d'entre eux, «dont la Sûreté du Québec, ont une unité administrative chargée de planifier et de diriger leurs opérations policières relatives à la sécurité routière».

À l'heure actuelle, à l'intérieur même de la SQ, existe une unité spécialisée en contrôle du transport routier. Ses agents, qui jouissent du statut de «constable spécial», ont été intégrés à la SQ après la dissolution de l'unité des surveillants routiers du ministère des Transports.

À la RAAQ, on précise que le rapport a été transmis à la SQ et au ministère des Transports et que sa réalisation s'inscrit dans le mandat de la régie de promouvoir et raffermir la surveillance routière.

Le projet de loi fédérale sur la conduite en état d'ébriété : une protection accrue du citoyen ?

SOURCES NADGAU
et ANDRÉ POUPART

Mme Nadgau est responsable du *Journal of Toxicology* à la Faculté de l'éducation permanente de l'Université de Montréal. M. Poupart est professeur à la Faculté de droit de l'Université de Montréal.

EN ACCIDENTS de la circulation consécutifs à l'alcoolisation, de toutes les conséquences liées à l'alcool, peut être la plus terrifiante. En 1981, 5 379 personnes ont été tuées dans des accidents de la route au Canada. On estime à 38 % la proportion des chauffeurs dont l'alcoolémie dépassait le taux légal (1). Il ne s'agit que d'une estimation : la mesure de l'imprégnation alcoolique, par éthylo-test ou par prise de sang, n'est pas réalisée systématiquement, en dépit du fait que ce dépistage est autorisé par la

Loi. Durant la période des Fêtes, cette menace pèse particulièrement lourd. Par contre, nul ne sera surpris d'apprendre que, dans plusieurs régions, c'est pendant cette même période qu'on constate les plus faibles taux d'infractions au code de la route au chapitre de la conduite en état d'ébriété (2). Il y a tout lieu de croire que cette diminution est attribuable à une modification provisoire du comportement des chauffeurs plutôt qu'à un relâchement dans les contrô-

les. Conscient de l'affinement des perceptions sociales à ce sujet en cette période de l'année, le nouveau gouvernement fédéral a fait la manne des journaux en proposant des modifications à la loi. Ces modifications prévoient une augmentation des peines pour les infractions déjà existantes et la création de nouvelles infractions et sanctions.

Caractère dissuasif du nouveau projet
Les mesures auront-elles l'effet prévu ? Cette loi, comme celle de la ligne de mort, se veut dissuasive. Ce

sont nos enfants, nos proches, nous-mêmes — chauffeurs, passagers et piétons non alcoolisés — que la loi espère mieux protéger. Mais qu'en est-il ? La perspective d'être emprisonné, de payer une plus grosse amende, de perdre son permis de conduire exercera-t-elle l'effet préventif-anticipé ?

Ce sont la sévérité de la peine et la certitude d'être puni qui confèrent à une loi son caractère dissuasif. On cite souvent l'exemple des pays scandinaves en raison des peines d'emprisonnement auxquelles sont soumis les chauffeurs dont les taux d'alcoolémie sont au-dessus de la limite permise. Or, pour une majorité d'analystes, les taux de conduite en état d'ébriété n'ont pas diminué à la suite de la mise en vigueur de sanctions obligatoires d'emprisonnement, tandis que les individus incarcérés pour de telles infractions n'étaient pas moins susceptibles de récidiver que ceux qui avaient reçu des peines plus conventionnelles, telles les amendes. Il en va de même, a contrario, pour le remplacement de peines d'emprisonnement par des amendes : cette mesure n'a pas amené une augmentation du nombre d'accidents (3).

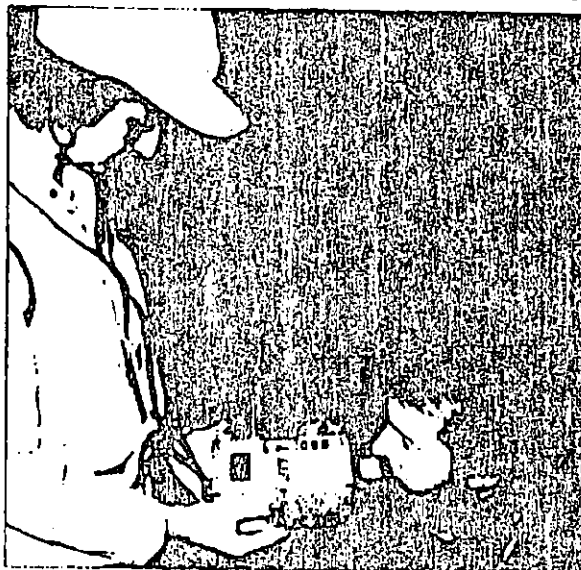
En ce qui a trait à la probabilité d'être appréhendé et puni, l'efficacité de la loi repose essentiellement sur ses procédures d'application. Celles-ci doivent conduire les citoyens à croire qu'ils encourent un risque appréciable de se faire prendre s'ils enfreignent la loi. Or, au Canada, sur 2 000 accidents causés par un conducteur en état d'ébriété, un seul est suivi d'une arrestation. À cela s'ajoute qu'en 1983, après l'introduction de la loi canadienne qui établissait à 0,8 g/l le taux d'imprégnation alcoolique légalement permis, on a tout d'abord constaté une diminution des accidents de la circulation dans lesquels l'alcool était mis en cause. Cependant, au bout d'un an, les taux retrouvaient les niveaux antérieurs à l'adoption de la loi. Tout est également le cas, au milieu des années 80, en Angleterre et en Allemagne (4).

On attribue cette modification

transitoire des comportements à la publicité entourant la mise en vigueur des nouvelles lois plus sévères. La police semble armée de nouveaux pouvoirs légaux et d'un arsenal technique permettant de faire la guerre aux chauffards. Tout qu'on brandit les épouvantails, la perception subjective se modifie. Mais est-ce que les médias cessent de décrire les nouvelles dispositions plus répressives de la loi, les citoyens reviennent à leurs perceptions antérieures devant la faible probabilité d'être appréhendés, et retrouvent peu à peu leurs réflexes de chauffeurs à risque. D'où la constatation répétée que les mesures répressives n'ont aucun effet à long terme et par elles-mêmes.

Si le bilan sur cette question est relativement clair, la question des chauffeurs à risque continue, pour sa part, de susciter de vives inquiétudes. En effet, les chauffeurs les plus exposés au risque sont ceux qui ont déjà eu un accident et ceux qui ont déjà commis des infractions au code de la route, par exemple ceux qui ont perdu plusieurs points de mérite (5). Or ce sont ces populations qui résistent le plus aux stratégies habituelles d'intervention, qu'elles soient légales, éducatives ou thérapeutiques.

Malgré cette difficulté, peut-être faut-il garder en mémoire que la surconsommation d'alcool est un phénomène plastique, variable dans le temps et sur lequel l'environnement social joue un rôle primordial. Le contexte immédiat — le compagnonnage, le lieu de consommation — influe sur le buveur. Il en va de même des normes plus larges du milieu : une culture qui ne fait pas la distinction entre boire et abuser de l'alcool, qui trouve « viril » ou drôle le fait d'être intoxiqué, qui favorise la prise d'alcool sans aliments ou la consommation de spiritueux fabriqués de chez buveurs et des chauffeurs à risque. D'une part, des campagnes d'information qui s'attaquent à de telles idées pourraient rencontrer un certain succès, si l'on en juge par la réduction de la consommation de cigarettes, à laquelle ont contribué les campagnes anti-tabac. D'autre part,



« Les risques d'atteinte à l'intégrité de la personne en matière de sécurité routière proviennent davantage de la possibilité d'accident causé par un conducteur ivre que de la prise d'un échantillon d'haleine. »

les données cliniques éclairent la perspective : le meilleur pronostic pour la rémission des symptômes chez un alcoolique est la certitude d'avoir quelque chose à perdre (6). Croire en la possibilité d'être arrêté est également susceptible d'affecter le comportement de ceux qui apparaissent les plus réticents au changement : les chauffeurs à risque.

Il est nécessaire d'augmenter la conscience qu'ont les individus de la probabilité de leur arrestation. Un bon exemple serait donné par des mesures législatives autorisant des barrages de voitures effectués au hasard et de façon périodique. De telles vérifications augmenteraient la probabilité d'arrestation et, ce faisant, modifieraient les croyances des chauffeurs. À cela s'ajoute que ces

vérifications devraient avoir lieu aux heures où la fréquence des fortes alcoolémies est la plus élevée, soit aux heures de la soirée, de la nuit et des fins de semaine. Une telle mesure apparaît un *stipos quo non*, avant tout autre, selon la Fondation canadienne des toxicomanes. Présentement, telles seraient également nos perspectives.

Sécurité routière et libertés fondamentales

Le droit à la liberté et au respect de sa personne pour le conducteur dont les facultés sont affaiblies doit-il céder devant le droit à la sécurité de la victime innocente ? La charte (canadienne) des droits contient des dispositions qui influent sur cette

question. L'érection de barrages routiers pour vérifier l'état des conducteurs des véhicules contrevenant au point de vue de la charte qui protège toute personne contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives. Par contre, des interventions uniquement a posteriori, à la suite d'un accident ou après une infraction au code de la route, pourraient être considérées comme une politique qui constitue, à la lumière des statistiques accablantes, une entrave à l'exercice du droit à la vie et à la sécurité de sa personne, recourent à l'article 7 de la même charte. Présensément, notre adhésion est plus sensible aux libertés fondamentales des chauffeurs. Cependant, on pourrait souhaiter un changement d'attitude. Force nous est de constater que les risques d'atteinte à l'intégrité de la personne en matière de sécurité routière proviennent davantage de la possibilité d'accident, souvent grave, causé par un conducteur ivre que de la prise d'un échantillon d'haleine.

La proposition gouvernementale constitue un leurre : on veut apparaître humanitairement préoccupé par la conduite en état d'ébriété. Or l'état de la question relativement à la sévérité des peines est fort bien documenté : l'impact, à long terme, est insignifiant. Quelque moins spectaculaires, d'autres mesures seraient sûrement plus efficaces.

(1) Fondation canadienne des toxicomanes (1983), *Deterrence of Drinking Driving: A Position Paper*, Edmonton, Fondation canadienne des toxicomanes.

(2) Bonnie, R. J. (1981), « Discouraging the Use of Alcohol, Tobacco, and Other Drugs: The Effects of Legal Controls and Restrictions », in N. Meis (Ed.), *Advances in Substance Abuse: Behavioral and Biological Research*, (pp. 143-158), Greenwich, Conn., JAI Press.

(3) Scales, F., Fine, E. W., Steer, R. A. (1983), « Personality Characteristics and Drinking Patterns of High-Risk Drivers Never Apprehended for Driving while Intoxicated », in *Journal of Studies on Alcohol*, 6, pp. 411-416.

(4) Yelland, G. (1983), *The Natural History of Alcoholism*, Cambridge, Harvard University Press.

LA PRESSE, MONTRÉAL, MERCREDI 3 AVRIL 1983

Castonguay pour l'abolition de la Régie de l'assurance-auto

On devait abolir la Régie de l'assurance-automobile du Québec et remettre entre les mains des compagnies privées l'ensemble des assurances dans le secteur de l'auto, a soutenu hier l'ex-ministre libéral Claude Castonguay, président et chef de la direction du groupe La Laurentienne.

PIERRE BOLLÉMAR

Est-ce là un message que vous adressez à ceux qui formeront le prochain gouvernement à Québec?, lui a-t-on demandé.

« C'est effectivement un message très clair que je lance, quelle que soit l'équipe qui sera en place », a répondu celui qui a donné son nom à la « castonguet-

te », devant quelques centaines de membres de la Chambre de commerce de la Rive-Sud. Titulaire des Affaires sociales de 1970 à 1973, M. Castonguay a d'abord rappelé que la « loi Payette » créant la RAAQ se limite à couvrir les dommages corporels en cas d'accident routier, laissant l'aspect matériel aux entreprises privées.

Question de concurrence

« L'assurance-auto, a-t-il souligné, c'est différent des soins de santé. Il serait sain, dans ce domaine particulier de l'assurance-auto, que joue pleinement le phénomène de la concurrence. »

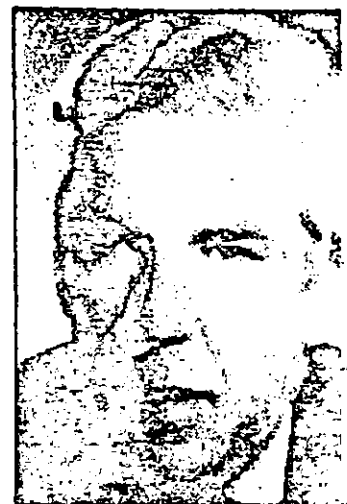
L'ancien ministre estime que, depuis la création de la RAAQ en 1978, « les citoyens québécois

n'ont aucunement été avantagés ».

« On nous disait, a-t-il rappelé, que les coûts seraient inférieurs à ceux de l'ancien système, mais ce n'est pas vrai. » Même si la RAAQ, précise-t-il, a maintenu son tarif à \$85 durant ses trois premières années d'existence.

« Chose certaine, poursuit l'ex-ministre, les compagnies privées offrent aujourd'hui de meilleurs services à l'intérieur du système basé sur la notion du « no fault ». L'erreur n'est pas d'avoir changé le système. L'erreur, c'est d'avoir créé un monopole d'État. »

M. Castonguay se dit persuadé qu'on aurait dû laisser la question des dommages corporels à l'entreprise privée.



Claude Castonguay

22 JOURNAL DE QUEBEC / JEUDI 4 AVRIL 1985

ALCOOL AU VOLANT

Les pires contrevenants ont entre 25 et 35 ans!

Fredericton (PC) — Ce n'est pas en relevant l'âge auquel on peut consommer légalement de l'alcool qu'on résoudra le problème de la conduite en état d'ébriété, car l'âge des pires contrevenants varie de 25 à 35 ans.

C'est du moins ce qui ressort d'un rapport publié par le comité sur la sécurité routière de l'Association des médecins du Nouveau-Brunswick.

Faisant suite aux diverses pressions pour porter l'âge légal à 21 ans dans toutes les provinces canadiennes, l'organisme propose aux législateurs de prendre des mesures préventives plutôt que correctives face au problème de l'alcool au volant.

La société suggère notamment de mettre sur pied des programmes de détection de l'alcoolisme pour les contrevenants qui en sont à leur première offense, et de retirer aux récidivistes leur permis de conduire et les enregistrements de leur véhicule.

L'âge légal de consommation d'alcool, au Nouveau-Brunswick, est présentement de 19 ans.

La guerre des prix retarde la hausse des primes

raison de la guerre des prix que continuent à verser les compagnies d'assurance au Québec, les primes d'assurance-automobile sont actuellement 13 p. cent plus basses que ce qu'elles devraient être. Les Québécois ont ainsi leur prime d'assurance au même prix qu'en 1979 souligne Charles Moreau, vice-président au Commerce.

En 1980 et 1981, une situation similaire s'était produite. Résultat: après avoir accumulé un imposant manque à gagner, les compagnies d'assurance avaient, en 1982, augmenté leurs primes de 30 à 40 p. cent. Cela leur avait permis de combler l'écart qui existait entre les primes d'assurance-automobile acquises et les coûts des sinistres. Cette forte hausse, combinée à une forte baisse dans le nombre d'accidents de la route, avait permis aux assureurs de remplir leur tiroir-caisse.

Deux ans de baisse

Cela fait déjà un peu plus de deux ans que les assureurs réduisent les primes d'assurance-automobile. Ces dernières ont diminué, de façon générale, de 11 p. cent en 1984 et de 15 p. cent en 1985. Au cours des dernières semaines, certains assureurs ont encore baissé leurs primes dans certaines classes d'assurés. Ce qui laisse entendre que la « bataille des primes » n'est pas encore terminée.

Mais chose certaine, de plus en plus de compagnies



Le nombre d'accidents augmente depuis le début de l'année.

d'assurance trouvent que la « course aux rabais » a assez duré. Mais il est de hors de question, pour l'instant, d'augmenter les primes de façon significative tant et aussi longtemps que des assureurs continueront de couper les prix.

« Il va falloir absolument hausser les primes. L'assurance-automobile n'est pas un secteur rentable à l'heure actuelle, les primes étant trop basses par rapport aux coûts des sinistres », précise le vice-président du Groupe Commerce, Charles Moreau.

« Mais la grande question, ajoute-t-il, demeure celle-ci: quand les primes grimperont-elles et de combien? Pour ma part, je crois qu'on devrait avoir d'ici la fin de l'année 1985 une première hausse. En 1986, il est presque certain qu'il y aura une hausse de primes, à moins d'une baisse soudaine du nombre d'accidents automobiles en 1985. La hausse globale devrait se situer entre 5 et 20 p. cent ».

M. Gaston Ferland, directeur principal de l'Assurance Royale, pour la province de Québec, estime lui aussi qu'il est grandement temps pour les compagnies d'assurance de rajuster leurs primes en fonction des réels coûts des dommages matériels couverts par les polices d'assurance-automobile.

Surcapacité d'assurance

« Si les primes sont si basses c'est parce qu'il y a présentement, dit-il, une surcapacité dans le marché des assurances. Par conséquent, les compagnies se livrent un véritable combat de coqs depuis deux ans. La plupart des compagnies jouent évidemment le jeu de la concurrence sans quoi elles risquent de perdre une part de leur marché ».

Le président du Groupe-ment technique des assureurs, Ted Belton, estime lui aussi que c'est cette surcapacité d'assurance au Canada qui est responsable, depuis

deux ans, du niveau artificiellement bas des primes d'assurance.

Les assureurs ont subi de lourdes pertes techniques importantes (rapport primes-sinistres) au cours de cette période à cause d'une augmentation du coût du règlement des sinistres et d'une hausse au chapitre des accidents de voitures. Précisons cependant que les assureurs ont quand même fait durant cette période de bénéfices, grâce à leurs revenus de placement.

Après une baisse de 15 p. cent en 1982, le nombre d'accidents de la route a augmenté de façon importante au cours des deux dernières années, soit 3,2 p. cent en 1984 et 11,8 p. cent en 1985.

Lors du premier trimestre la situation a continué à se détériorer par rapport au trimestre correspondant de 1983. C'est pourquoi il faut s'attendre à une hausse de primes relativement grosse d'ici le printemps 1986.

LA PRESSE
MONTREAL, SAMEDI
6 AVRIL 1985

A 10

Québec, Le Soleil, mardi 9 avril 1985

D-11

La sécurité passive

On parle de plus en plus du coussin gonflable

AUTOMOBILE

◆ Qu'on entende parler de "coussin gonflable", de "protection pneumatique" ou de "sac à air", appellations diverses traduisant le terme "air bag", on s'aperçoit vite qu'il n'y a pas confusion sur les termes. En effet, l'histoire du "air bag" est elle-même parsemée de controverses. Nous nous attarderons sur le sujet, à l'heure où une importante décision vient d'être prise aux États-Unis où contrairement au Canada, il n'existe pratiquement aucune législation sur les mécanismes de protection à l'intérieur des automobiles.

Coussin gonflable obligatoire

Rappelons en effet qu'une législation vient d'être adoptée aux États-Unis, en vertu de laquelle, à compter de l'année-modèle de production 1987 (soit à partir du 1er septembre 1986), 10 pour 100 des véhicules devront être dotés de mécanismes de sécurité passive, c'est-à-dire que, contrairement à la ceinture de sécurité, le passager n'a rien à boucler ou enclencher pour être protégé. Tout simplement en prenant place dans sa voiture, il se trouve protégé. L'année suivante, ce sera 25 pour 100 des véhicules qui devront être convertis à ce système (année-modèle 1988), puis 40 pour 100 des modèles 1989 pour en arriver à 100 pour 100 pour ceux vendus après le 1er septembre 1989 (année-modèle 1990).

Les deux systèmes passifs les plus fréquemment rencontrés sont le coussin gonflable et la ceinture automatique s'installant d'elle-même lorsque vous prenez place dans votre voiture. Notez que la loi ne restreint pas les fabricants à ces deux types de protection puisqu'elle dégage les constructeurs de cette responsabilité si le véhicule concerné peut sans risque pour les occupants avant, résister à un impact simulé à 50 km / h. Elle laisse également la porte ouverte à toute

innovation technique qui pourrait faire en sorte que les mêmes résultats soient obtenus (exemple: capitonnage de l'habitacle, etc).

Un seul phénomène pourrait renverser cette décision. En effet, l'adoption de mesures imposant le port de la ceinture de sécurité dans un nombre suffisant d'États représentant les deux tiers de la population américaine rendrait non obligatoire ces nouvelles normes de sécurité "passive".

Son fonctionnement

Un détecteur électronique déclenche automatiquement le gonflement du coussin dès qu'un impact frontal se produit au-delà d'une vitesse déterminée. Il s'agit dans le cas de notre illustration du système mis au point par Mercedes-Benz lequel devient prêt à entrer en fonction dès que les 20 km / h sont atteints. Notez que ce fabricant a tout de même conservé son système de ceintures avec baudrier (Mercedes-Benz serait à ce jour le seul fabricant à offrir, au Canada, le "air bag" en option sur la plupart de ses modèles 1984 à \$1,300).

Pourquoi une telle mesure aux États-Unis

Une étude américaine effectuée en 1982 rapportait qu'un Américain meurt dans un accident de la route à toutes les 11 minutes. Alors qu'on misait beaucoup sur le port volontaire de la ceinture de sécurité, on constate désormais qu'il y a même une baisse au niveau de sa popularité.

Ainsi, on estimait en 1977 à environ 20 pour 100 le port de la ceinture tandis qu'en 1982, ce pourcentage gravitait aux alentours de 11 pour 100. De plus, à l'heure actuelle, un seul État a légiféré pour imposer le port de la ceinture, celui de New York: la loi en question entrerait en vigueur le 1er janvier 1985.

Il semble donc que le gou-

vernement américain ait opté pour une mesure radicale afin d'améliorer cette tragique situation. Dans certains milieux, on estime à 9,000 ou 10,000 le nombre de vies humaines qui pourraient éventuellement être sauvées annuellement aux États-Unis grâce à de tels dispositifs.

Une histoire vieille de 15 ans

On en parlait depuis quinze ans. Cette nouvelle loi représente un virage majeur dans les politiques du gouvernement Reagan puisque deux ans et demi auparavant, cette même administration annulait la mise en vigueur d'une loi similaire votée sous Carter, qui aurait rendu obligatoires les dispositifs de sécurité passive dès l'automne 1981.

Pesons le pour

◆ Dans le cas des ceintures de sécurité automatiques, cela vous évite d'avoir à penser à "la boucler". Le simple fait de prendre place à bord du véhicule vous assure d'être protégé. Remarquez cependant que même avec un système de pro-

tection pneumatique, il vous faudra au moins boucler une ceinture ventrale qui vous évitera de glisser sous le coussin en cas d'impact, ou vous retiendra au siège en cas de capotage.

● Il semble que le "coussin pneumatique" soit très efficace dans les cas de collisions frontales de plein fouet. Par rapport à la ceinture conventionnelle, il permet aussi de répartir la force engendrée par l'impact sur une plus grande surface du tronc et de la tête.

● De prime abord, il semble que les coûts de tels systèmes engendreraient pour le consommateur ne soient pas trop exorbitants. Aux dernières nouvelles, le gouvernement américain estimait ces coûts à \$320 (environ \$425 canadiens) si un million de voitures étaient ainsi équipées.

● En sauvant ainsi des vies, on sauve également des coûts énormes en indemnités de toutes sortes, frais d'hospitalisation, etc. Certains prévoient même une réduction au niveau des primes d'assurance pour blessures corporelles (selon les systèmes en vigueur aux États-Unis).



Selon une récente législation aux États-Unis, 10 pour 100 des véhicules de l'année-modèle de production 1987 devront être dotés de mécanismes de sécurité passive.

Québec, Le Soleil, mardi 9 avril 1985

Mieux voir au volant la nuit et par mauvais temps

◆ Quarante-vingt-dix pour cent de toutes les échelons prises au volant, reposent sur une bonne vision. Il est essentiel de voir clairement le tableau de la circulation devant et autour de vous.

En conséquence, la Ligue de sécurité du Québec vous offre 26 conseils pour mieux voir le chemin la nuit et par mauvais temps.

Assurez-vous que vos rétroviseurs et votre pare-brise sont propres.

Allumez vos phares à la tombée de la nuit afin que les autres conducteurs puissent vous voir.

Vérifiez pour voir si vos phares sont bien alignés aussi bien pour vous que pour les autres conducteurs.

Pensez à installer des phares à halogène si vous conduisez souvent la nuit.

Quand vous vous arrêtez pour faire le plein, nettoyez avec un chiffon propre les phares et les feux arrière.

Gardez vos yeux en mouvement pour bien voir l'ensemble du tableau de la circulation qui vous entoure.

Avant de conduire, donnez à vos yeux le temps de s'adapter à l'obscurité, quand vous quittez un édifice brillamment éclairé.

Réduisez l'éclairage de votre tableau de bord pour diminuer le contraste entre les instruments assez vivement éclairés et l'obscurité extérieure.

Ne conduisez pas en buvant.

La nuit, surtout dans les régions rurales, vous pouvez détecter plus vite l'arrivée des véhicules venant en sens inverse, si vous cherchez le reflet de leurs phares sur les fils électriques ou de téléphone le long de la route.

Si une voiture qui arrive en sens contraire ne baisse pas ses phares, ne regardez pas cette lumière.

Installez et utilisez fréquemment un rétroviseur intérieur anti-éblouissant pour réduire l'éblouissement provoqué par les pha-

res des voitures qui suivent de trop près.

Si vos phares tombent en panne, conduisez en ligne droite et freinez le plus vite possible sans déraper. Puis ralentissez sur l'accotement aussi loin que possible de la chaussée et faites les réparations.

Faites régulièrement vérifier votre vue surtout si vous avez plus de 40 ans.

Ralentissez dans l'obscurité.

Mettez vos phares en code pour conduire dans le brouillard: en éclairant vers le bas, ils donnent une meilleure visibilité.

Faites marcher les essuie-glace pour nettoyer la condensation que le brouillard forme sur le pare-brise même si vous ne pensez pas en avoir besoin.

Faites aussi marcher le dégivreur et la soufflerie pour réduire la condensation à l'intérieur du pare-brise quand il y a du brouillard.

Dans le brouillard, baissez la glace latérale à moitié, pour mieux entendre les bruits de la route; c'est aussi une bonne idée de baisser le volume de la radio car en entendant mieux, vous compenserez peut-être la difficulté que vous avez à voir.

Ralentissez mais restez en mouvement dans le brouillard ou quand il pleut ou qu'il neige.

S'il pleut légèrement, envoyez du lave-glace sur le pare-brise avant de faire marcher les essuie-glace.

Vérifiez de temps à autre si les lames d'essuie-glace forment des stries et provoquent de l'en-crassement.

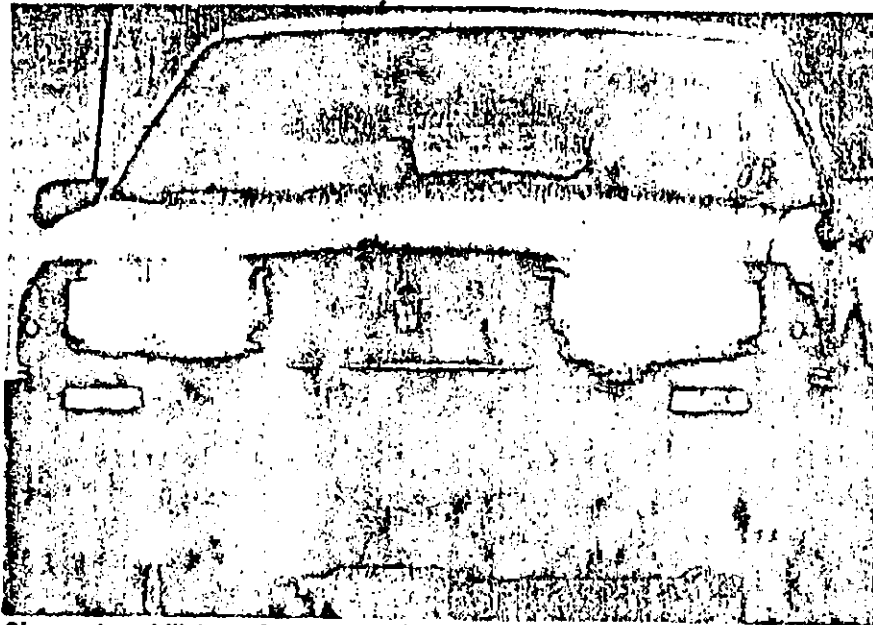
Vérifiez le réservoir du lave-glace de pare-brise chaque semaine ou à peu près, selon l'usage que vous en faites.

Si un véhicule vous éclabousse en passant, soyez prêt sans tarder à

faire marcher vos essuie-glace à pleine vitesse pour nettoyer le pare-brise.

Dans la pluie, le brouillard ou la neige, évitez de vous pencher vers l'avant pour mieux voir; cela aura tendance à concentrer votre regard au bout du capot de votre voiture et non sur la route et ses environs.

En suivant ces conseils de prudence de la Ligue de sécurité du Québec, ce printemps 1985, vous avez de fortes chances de ne pas devenir la prochaine victime d'un accident sur les routes du Québec ou ailleurs.



Si un automobiliste roulant en sens inverse ne baisse pas ses phares, ne regardez pas cette lumière, conseille fortement la Ligue de sécurité du Québec.

Québec, Le 11 avril 1985

Accidents sur de longues distances

Trois problèmes guettent les camionneurs

◆ Les trois principaux facteurs de risque d'accidents pour les chauffeurs de camions lourds "longue distance" sont les problèmes techniques et

technologiques, les trop longues heures de travail et la présence de plusieurs points noirs sur la route (mauvaise signalisation, rétrécissements

de la route et virages inversés, entre autres).
par **Pierre MARTEL**

Telles sont les conclusions préliminaires

d'une étude menée depuis deux ans par le CIRAST, le Centre d'intervention et de recherche pour l'amélioration des situations de travail. Cet organisme est rattaché à l'université du Québec à Rimouski.

Les conclusions de l'étude ont été présentées, vendredi, aux membres de l'Association de camionnage du Québec en congrès à Québec.

L'étude, dirigée par le professeur Jean-Louis Chaumel, est une première du genre au Canada. Débordant l'analyse des statistiques officielles (jugées d'ailleurs incomplètes par l'équipe de chercheurs), le groupe de recherche a dû innover pour mettre au point une nouvelle méthode de travail.

Ainsi, pour étudier en situation réelle de travail des chauffeurs, des chercheurs ont effectué 40 voyages (à toute heure du jour) avec des camionneurs. Tout en observant et notant les événements sur le circuit routier, ceux-ci ont mesuré, avec un équipement léger, les variations de tension des chauffeurs.

Conclusions

Bien qu'il reste encore quelques semaines de travail à effectuer pour compléter la rédaction de l'étude, le professeur Chaumel explique que ses conclusions sont définitives. Toute l'étude a été effectuée dans l'Est du Québec avec la participation de chauffeurs, d'entreprises de

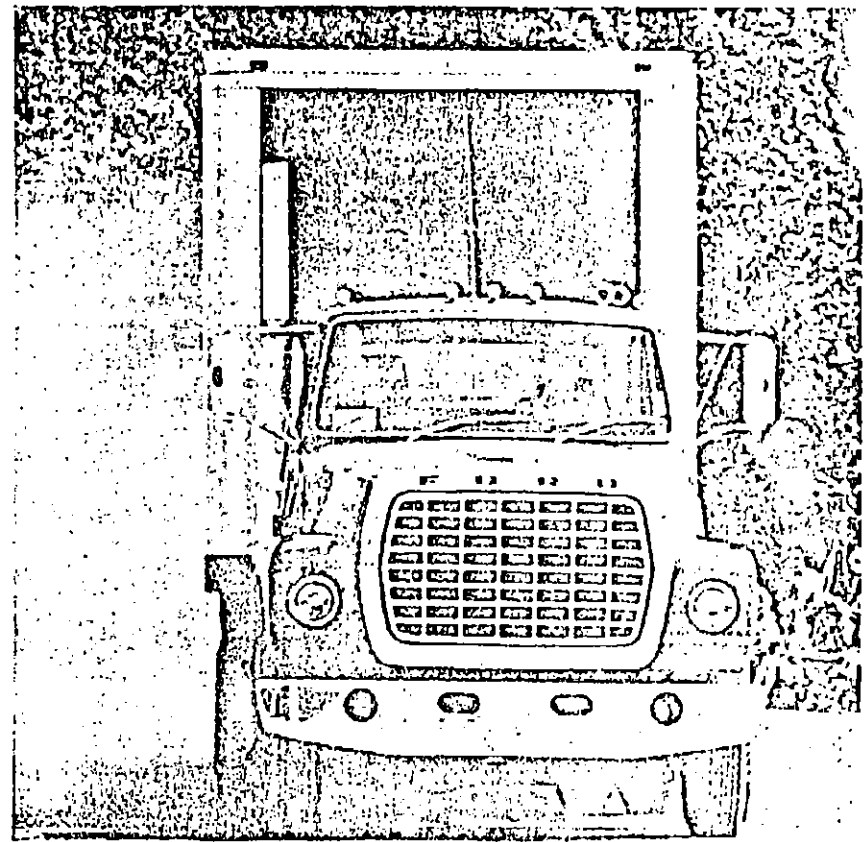
corps policiers de la région.

Ainsi donc, le plus important risque pour la sécurité des chauffeurs réside dans l'aspect technique et technologique. "Les camions sont souvent mal conçus, certaines pièces s'usent trop rapidement et l'industrie du transport est très en retard sur les autres industries en matière de développement technologique", affirme M. Chaumel.

Les trop nombreuses heures de travail constituent également un facteur de risque inquiétant pour les chauffeurs et les automobilistes qu'ils croisent sur la route. Ce phénomène est particulièrement inquiétant chez les non-membres de l'Association de camionnage du Québec (les non-membres, pour un certain pourcentage, sont des braconniers).

Enfin, toujours selon le professeur Chaumel, il est clair qu'il existe de nombreux points noirs dans le réseau routier (mauvaise signalisation, virages inversés, rétrécissements de la route et accotement quasi inexistant, entre autres).

"La signalisation routière est conçue essentiellement pour les automobilistes. Elle est généralement inadéquate pour les routiers dont les charges et la longueur de la remorque augmentent de plus en plus. Le temps de réaction des routiers est de plus en plus court", soutient le chercheur.



Le plus important risque pour la sécurité des chauffeurs réside dans l'aspect technique et technologique.

conclusions de l'étude, le professeur Chaumel et son équipe de chercheurs, de concert avec université du Québec à Rimouski et la Commission scolaire du Bas-Saint-Laurent, ont décidé de mettre sur pied un nouvel organisme, le Centre d'informations et d'expertises techniques pour les véhicules lourds.

"Cette initiative vise

à doter l'industrie québécoise du transport d'un centre de recherche technologique qui puisse, en permanence, répondre à ses besoins les plus immédiats au niveau d'expertises techniques, de renseignements technologiques et de conseils en formation", explique M. Chaumel.

Il conclut: "Ce sera un outil de dé-

veloppement et de recherche qui devrait permettre à l'industrie des transports de rester compétitive en modernisant ses opérations et en intégrant des technologies nou-

velles touchant la consommation de carburant, le profilage des tracteurs, l'aménagement des cabines de conduite et les procédures de contrôle mécanique".

Selon M. Jean-Claude Dufresne "LE SOLEIL", 24/04/85, A0-R1

La limite de vitesse devrait être baissée

◆ Si Jean-Claude Dufresne de la CAA-Québec devait décrire l'automobiliste québécois, il le qualifierait sans doute de mauvais conducteur qui ne respecte pas les limites de vitesse et qui ne craint pas la police.

par Robert FLEURY

Evidemment, le vice-président Affaires publiques du Club automobile du Québec, devenu récemment Automobile et Touring Club du Québec et plus récemment encore CAA-Québec, Jean-Claude Dufresne est un homme poli, mais il n'en pense pas moins... Il se demande d'ailleurs si on ne devrait pas

abaisser à nouveau les limites de vitesse...

"Aux Etats-Unis, la crise du pétrole a forcé les Américains à adopter en 1974 des mesures draconiennes pour forcer les automobilistes à conserver l'énergie. C'est ainsi que les limites de vitesse ont été abaissées à 90 km / h", de confier M. Dufresne dans une entrevue au SOLEIL.

Visibilité

Résultats: de 2,000 à 4,000 vies humaines épargnées à chaque année, de 2,500 à 4,500 blessures graves de moins et de 34,000 à 61,000 blessures légères en moins. Plus une économie d'essence de \$2 milliards par an. Qui plus est, nos voisins en

sont même venus à la conclusion que si on ramenait les limites de vitesse à 105 km / h, on compterait 500 morts de plus par an sur les autoroutes.

Citant la même étude américaine, M. Dufresne prétend que la prévention n'est pas une affaire d'amendes, mais de visibilité de la police: on aurait plus peur de se faire arrêter que de payer une amende plus ou moins élevée. Or, plus on voit ou plus on risque de voir la police, moins on est tenté de dépasser les limites de vitesse.

"De nature, à cause de leur caractère latin, les automobilistes québécois ne craignent guère la police, ne la prennent pas aussi au sérieux que nos voisins du Sud ou de l'On-

tario qui, par leur caractère anglo-saxon, ont davantage le sens du respect des lois", de dire M. Dufresne. Mais le gouvernement québécois n'est pas prêt à reconnaître cet état de fait sous prétexte qu'on n'est "pas pire que les autres".

Pour des raisons qu'on pourrait qualifier d'"historiques", les Québécois ne craignent guère leur corps policier qui fait la patrouille sur les routes et autoroutes. "N'étant pas visible souvent, parce qu'on ne les "voit" pas, on ne les craint pas", observe M. Dufresne. "Comment expliquer alors que nos Québécois, sitôt qu'ils franchissent la frontière du Québec, réduisent d'un coup la vitesse pour le reste de leur voyage", s'interroge M. Dufresne. Et pèsent sur l'accélérateur à la vue de l'écriteau "Bienvenue au Québec".

Là encore, celui qui agit depuis 21 ans comme porte-parole du club automobile, ne sent pas de préoccupation ou de volonté de la part de nos gouvernants pour corriger cette situation.

Une priorité

"Mais il faut admettre que depuis que c'est la Régie de l'assurance automobile qui s'occupe de sécurité routière, la situation s'est de beaucoup améliorée." "Nous avons déjà eu de 1,500 à 1,700 morts par an sur nos routes", dit-il. Les campagnes de sécurité et de prévention ont eu un effet positif, mais il y aurait encore du boulot à abattre. Dans l'édition de la revue Touring du mois de mai 1985, Jean-Claude Dufresne, dans un éditorial destiné à ses 300,000 membres, observe que l'intention du législateur, en abaissant la limite de vitesse, est surtout d'obtenir que la vitesse moyenne de la circulation s'abaisse de façon générale, car on ne peut espérer trop nativement que tous les automobilistes s'y conformeront.

"Or, si la moyenne réelle de vitesse est de 10 à 15 km / h de plus que la vitesse permise sur nos routes, le fait d'en abaisser la limite



M. Jean-Claude Dufresne se demande s'il ne faudrait pas diminuer de nouveau les limites de vitesse au Québec.

aurait un effet certain à la baisse pour la plupart des usagers de la route", d'observer M. Dufresne. Bien qu'il se dise sceptique face à de tels résultats, ainsi qu'il le confiait au SOLEIL, si on n'exerce pas une meilleure vigilance policière.

"Même avec le meilleur code de sécurité routière, si on ne l'applique pas, si on ne sent pas cette priorité de la part de nos gouvernants, les automobilistes continueront de

mettre leur vie et celle des autres en danger", dit-il.

M. Dufresne sent la menace d'autant plus sérieuse que les voitures de plus forte cylindrée font un retour en quantité, les fabricants s'ingéniant depuis quelque temps à mettre sur le marché des voitures plus performantes, aérodynamiques et rapides: or, où peut-on exercer ses talents si ce n'est sur des voies rapides...

L'âge légal de boire doit-il être modifié?

LE SOLEIL

24/04/85

p. D-2

◆ Le vice-président des Affaires publiques de la CAA-Québec, M. Jean-Claude Dufresne, remet en question la sécurité des automobilistes et de leurs passagers et s'interroge sur des mesures à envisager pour améliorer la situation.

par Robert FLEURY

"Aux Etats-Unis, plusieurs Etats font actuellement passer des lois qui hausseraient à 21 ans l'âge "légal de boire" pour éviter de se faire couper des budget fédéraux destinés à entretenir leurs routes."

Si M. Dufresne trouve l'argumentation boiteuse, il s'interroge néanmoins sur la pertinence de hausser l'âge légal de boire. "Devrait-on interdire de conduire aux jeunes de moins de tel âge après telle heure, en soirée?", se demande-t-il. Une telle mesure ne limiterait-elle pas la plupart des accidents impliquant des jeunes gens... en état d'ivresse! Sans avoir d'opinion arrêtée sur le sujet, il croit qu'on devrait se poser la question et l'envisager sérieusement comme mesure préventive.

Au chapitre de la sécurité passive, celui qui s'est toujours fait, comme dirigeant du Club automobile, un apôtre de la sécurité routière, croit qu'il faudrait investir davantage dans la

sécurité passive des véhicules. Les coussins gonflables, s'ils étaient commercialisés en série, seraient peu coûteux et protégeraient les passagers d'un véhicule. Or, pas plus l'industrie que les gouvernements nord-américains ne semblent mettre leurs efforts pour perfectionner et étendre l'usage de systèmes qui ont déjà fait leurs preuves. "Cela prend 10 ans avant de renouveler le parc automobile: cela nous met en 1995. Si nous attendons encore, nous atteindrons l'an 2000 sans mesure adéquate de sécurité dans nos véhicules en cas d'impact", de dire M. Dufresne.

La ceinture de sécurité, obligatoire au Québec, a fait épargner de nombreuses vies humaines. Mais la situation n'est pas parfaite même si on la "boucle" davantage au Québec qu'ailleurs en Amérique, certains Etats ne l'exigeant pas. "Mais je ne me souviens pas de m'être fait arrêter comme automobiliste pour vérifier si je portais la ceinture..." observe-t-il.

Si la Régie de l'assurance automobile et Transports Canada ont connu un certain succès dans le passé avec leurs campagnes de sensibilisation, il faudrait que de telles campagnes connaissent un deuxième souffle, de pair avec une vigilance réelle exercée sur les routes, de conclure le porte-parole du CAA-Québec.

Lancement d'une nouvelle méthode pédagogique sur la sécurité à bicyclette

◆ — Deux cyclistes tués depuis cinq jours dans la grande région de Québec et une augmentation croissante des accidents impliquant des bicyclettes, sur le territoire de la Vieille Capitale, sont autant de raisons qui viennent s'ajouter aux arguments relatifs à la nécessité d'une campagne de sensibilisation sur la sécurité à vélo.

par Michel TRUCHON

Les autorités n'avaient cependant pas attendu que les tragédies se produisent pour mettre le projet en branle, projet qui s'est concrétisé, hier, par le lancement d'une nouvelle méthode pédagogique sur la sécurité à bicyclette.

Son exploitation est faite en commun par le service de police de la ville de Québec et par la Télé-Université. Il s'agit de documents audiovisuels, un logiciel d'ordinateur et un vidéo, qui ont été conçus à l'intention des professeurs et des éducateurs des écoles primaires et secondaires voulant initier leurs écoliers à la sécurité routière.

Du côté de la police, on a précisé que les policiers-éducateurs entreprendraient une tournée de sensibilisation auprès des gens de tout âge en se servant de ces nouveaux outils.

Les documents ont été conçus par Mme Louise Sauvé, professeur à la Télé-Université, dans le cadre d'un travail de doctorat.

Le logiciel "Partons



Le Soleil, Yves Morency

Avec le vidéo "Partons à bicyclette à la ville", les écoliers sont confrontés aux réalités de la rue, et peuvent mesurer leurs connaissances sur le code gestuel et les panneaux de signalisation.

à l'aventure à bicyclette" comprend deux simulations. La première porte sur le code gestuel et les panneaux de signalisation, la deuxième sur la sécurité à vélo. Cette dernière permet aux écoliers d'examiner leur comportement de cyclistes.

Le vidéo "Partons à bicyclette à la ville", lui, s'adresse plus spécifiquement au niveau primaire où les élèves manipulent moins facilement un micro-ordinateur. Il porte également sur le code et la sécurité. La simulation se fait en salle, avec des bicyclettes fixes, et permet de confronter l'enfant avec la réalité de la rue sans en avoir

les inconvénients. Il peut également servir à vérifier l'acquisition de connaissances chez eux qui ont fait la simulation sur ordinateur.

Accidents en hausse

L'inspecteur Gilles Drolet a dit, hier, espérer que ces nouveaux moyens de prévention vont aider à diminuer le nombre d'accidents dont les cyclistes sont victimes dans la ville de Québec.

Les statistiques montrent qu'à Québec seulement, la nombre d'accidents impliquant des bicyclettes, qui était de 125 en 1982, est passé à 167 l'année suivante et à 179 en

1984. L'an dernier, 91 personnes ont été blessées dans ces accidents, mais on n'a pas déploré de mort.

La popularité de la bicyclette ne cesse de croître, ce qui explique en partie l'augmentation du nombre d'accidents. Mais, selon le conseiller Jean-Paul Morency, même s'il est évident qu'il est dangereux, aujourd'hui, de faire de la bicyclette, c'est souvent le manque d'information chez ceux qui pratiquent ce sport qui est la cause de nombreux accidents.

Manque d'information assez éloquent, d'ailleurs, puisqu'un récent sondage dans des écoles a dé-

montré que seulement 20 pour 100 des élèves connaissent le comportement et les règles de sécurité que les cyclistes doivent utiliser.

L'arrivée du beau temps a marqué le retour des bicyclettes sur les routes et déjà deux jeunes cyclistes ont été tués dans la région de Québec.

La première tragédie s'est produite, vendredi dernier, à Saint-Jean-Chrysostome, quand le petit Martin Pelletier, âgé de 8 ans, a été heurté par une voiture. Pareil accident est survenu, lundi soir, quand le jeune Sylvain Fortier, six ans, a lui aussi été renversé par une voiture.

22 JOURNAL DE QUEBEC / VENDREDI 10 MAI 1985

Siège de voiture

Les clients de Sears Canada Inc. ayant acquis un siège de voiture Safe & Sound II, fabriqué par Collier Keyworth, de Gardner, Mass., entre le 21 janvier et le 27 mars 1985, sont prévenus que cet article est l'objet d'un rappel en raison d'une boucle d'enfourchure défectueuse qui risque de se relâcher lors d'un accident.

La SQ et la sécurité du public

La Sûreté du Québec (SQ) ouvrait dernièrement ses portes au public pour le sensibiliser au travail de ses 4,400 agents. Ceux-ci de même que le ministre de la



par
Jacques
DUSAIS

Justice, M. Pierre-Marc Johnson, qui les mit au pas, le 30 mars, ont encore bien des choses à se faire pardonner à la suite du conflit de travail ayant perturbé pendant un an toute la productivité policière.

Dans le rapport annuel de la SQ pour 1984, le directeur général, M. Jacques Beaudoin, témoigne à juste titre de la gravité de cette guerre d'usure. "Une fois le conflit réglé, conclut-il, il faudra redoubler d'effort afin d'assurer au public un service de police efficace et que notre rendement soit digne de notre réputation."

L'opération précitée de portes ouvertes peut se situer dans une telle perspective. Mais quels en seront les résultats probants sachant que les policiers n'ont mis fin à leur guérilla que dans une optique bien circonstancielle ainsi résumée, le 31 mars, par leur président (APPO), M. Raymond Richard: "... un repli stratégique s'impose pour réévaluer la situation et continuer par des moyens de pression plus sophistiqués à poursuivre pour qu'un jour justice nous soit rendue..."

Or à la lumière des statistiques officielles contenues dans le rapport annuel de la SQ, le corps policier courra à sa perte s'il suit ce mot d'ordre de M. Richard. Le directeur Beaudoin ne semble pas du tout d'autre part, partager l'opinion politique de son ministre quant à l'impact mitigé de ces moyens de pression sur la sécurité du public.

• • •

Ainsi la criminalité a augmenté de 2.5 pour 100 l'an dernier, par rapport à l'année précédente, alors que le taux de résolution des crimes a chuté de 6.7 pour 100. Il y eut une hausse de 10 pour 100 des accidents routiers et de 6.8 pour 100 dans le cas des accidents mortels; parallèlement, la SQ réalisait 25.2 pour 100 moins d'interventions pour factures affaiblies et 37 pour 100 moins de dépistage et d'inspections formelles eu égard à la loi des alcools. En outre, les agents en rogne signifiaient 40 pour 100 moins d'infractions dans le domaine des drogues et 37 pour 100 moins dans celui des moeurs...

Est-ce à dire que le public n'a pas souffert d'un tel conflit? Alors que M. Richard s'est toujours défendu de prendre la population en otage en mobilisant ses troupes, le ministre Johnson, lui, minimisait la portée d'un affrontement auquel il avait personnellement été identifié et qui eut justifié, pour le bien public, un empressement moins tardif de sa part à intervenir pour y mettre fin. Rappelons que, dix jours avant de brandir la loi de police pour en finir et parer à la "fièvre du printemps" au Québec, M. Johnson disait de ces statistiques qui avaient filtré dans la presse: "...les données ~~en comparant d'une année à l'autre~~ ~~avec~~ variations importantes qui auraient pu nous amener à conclure que la sécurité publique a été compromise au cours des derniers mois."

Dans son rapport annuel, M. Beaudoin évoque, au contraire, un relâchement général "dommageable pour la société québécoise" ainsi que "les répercussions négatives importantes qu'auront sur le budget les moyens de pression exercés à l'égard de la flotte automobile et par l'usage déraisonnable du réseau téléphonique".

Compte tenu de la nature devenue éminemment politique de ce conflit, il appartient à MM. Johnson et Richard maintenant de réparer les pots cassés dans l'intérêt des Québécois et de la SQ elle-même. La sécurité du public, d'ordinaire, a préséance sur les manoeuvres constitutionnelles et sur les concours de popularité...

ÇA ET LA

Les accidents de la route: les causes sont nombreuses

Suite à l'article: "Les policiers ne seraient pas assez présents sur les routes du Québec", "LE SOLEIL", page A-3, 17 mai 1985.

Madame Nicole Malo, vice-présidente à la planification et à la promotion de la sécurité routière est parvenue, ce matin, à me faire renverser ma tasse de café, en déclarant que nous étions, nous autres Québécois, des conducteurs de mauvaises mœurs, des fous de la vitesse, en somme, et que nos agents de la Sûreté n'émettent pas assez de contraventions.

Je crois sincèrement me faire le porte-parole de Monsieur Tout-Le-Monde en jetant le pavé dans la marre.

Madame Malo et ses employeurs prennent les Québécois pour des cons; il n'y a nul doute que la grève du zèle des agents de la Sûreté a causé des pertes de revenus considérables, de sorte qu'à présent, la hache de guerre étant enterrée pour quelque temps, la consigne est de verbaliser le plus possible. Ce que l'on nous annonce, en réalité, c'est qu'on va nous presser comme des citrons, comme si la taxe sur les primes d'assurances

ou encore la ridicule taxe sur les plantes ne suffisaient pas à nous écocurer.

Alors, Madame Malo, j'ose vous soumettre la version d'un conducteur possédant 20 ans d'expérience, dont seize passées à gagner sa vie derrière le volant; ce qui tue au volant, ce n'est pas la vitesse, mais bien l'alcool et l'inexpérience. La très incompréhensible laxité des cours québécoises en matière de conduite en état d'ébriété, le fait de délivrer le permis de conduire à des adolescents de seize ans, voilà ce qui cause des drames irréparables. A ces causes s'en ajoutent d'autres: en particulier l'état misérable de notre réseau routier, rapiécé, négligé au point que le trajet Québec-Montréal sur la route 20 devient un slalom, ou encore la présence dans le chemin de minoues pourries sur lesquelles on ferme les yeux, et pour cause puisqu'elles bouffent du gaz et donc rapportent des taxes.

On peut faire dire n'importe quoi aux statistiques: un accident est un accident, et quand bien même que la police se cacherait en arrière de chaque coin

de rue, il y aurait encore des morts et des blessés. Je me borne à constater que nos agents de la Sûreté quadrillent bien plus les grandes routes, avec leurs radars-attrape-nigauds, que les routes maudites sur lesquelles on se tue, comme par exemple la fameuse route Kennedy du samedi soir, avec son folklore de "chars jackés et de bibine".

Quant aux milliers d'utilisateurs intensifs de l'automobile, c'est-à-dire des représentants de commerce, camionneurs, livreurs, chauffeurs de taxi, chauffeurs d'autobus, c'est-à-dire des gens qui font de la route un gagne-pain, ils n'ont guère de leçons à recevoir d'une missionnaire d'un gouvernement en déroute dont les finances sont de notoriété publique un panier percé, et qui fait des agents de la Sûreté du Québec des collecteurs de taxes indirectes. Assez de salades! Assez de statistiques! Et pour paraphraser Cicéron: "Jusqu'à quand cette clique de "dogooders" abusera-t-elle de notre patience?"

**Joan-Michel Schmitt
St-Nicolas**

"LE SOLEIL", 22/05/85, p. B-5

LA COUR SUPRÊME : Le citoyen soumis à l'alcootest a le droit de parler à un avocat

MICHEL C. AUGER

OTTAWA (PC) — Une personne interpellée par les policiers et sommée de passer l'alcootest est « détenue » au sens de la Charte des droits et a donc le droit de communiquer avec son avocat.

C'est ce qu'a statué, hier, la Cour suprême du Canada dans un jugement partagé.

La Cour ne se prononce toutefois pas sur les procédures que doivent appliquer les policiers en pareilles circonstances et en particulier si on doit administrer l'alcootest avant qu'on ait pu rejoindre l'avocat du prévenu.

« Il ne nous est pas nécessaire d'après le présent dossier de tran-

cher la question plus épineuse de savoir ce que l'agent de la paix peut faire (conformément au Code criminel une fois que les conditions de la Charte sont remplies), écrit le juge Willard Estey.

Le plus haut tribunal du pays a donc ordonné un nouveau procès pour un citoyen de la Saskatchewan et un autre de l'Alberta qui s'étaient vu refuser le droit de communiquer avec leur avocat avant de passer l'alcootest, procès au cours duquel les résultats de ce test ne pourront être admis en preuve.

La Cour a également acquitté un résident de Terre-Neuve qui avait dû passer l'alcootest dans les mêmes circonstances.

Dans leur jugement majoritaire, Voir page 19: Le citoyen

10 Le Devoir vendredi 24 mai 1987

SUITES DE LA PREMIÈRE PAGE

◆ Le citoyen

Les juges Estey, Jean Beetz, Julien Chouinard et Bertha Wilson affirment que les policiers ont clairement violé les droits constitutionnels de l'accusé en refusant de lui permettre de consulter son avocat et en ne l'informant pas de son droit de le faire.

L'article 10 de la Charte des droits affirme que chaque personne arrêtée ou détenue a le droit « d'avoir recours sans délai à l'assistance d'un avocat et d'être informé de ce droit ».

Les juges affirment qu'une personne qui est interpellée pour passer l'alcootest est bel et bien détenue au sens de la Charte et qu'elle a donc le droit de consulter son avocat.

Mais la Charte prévoit également, à son article 24, que si des éléments de preuve ont été obtenus en violation des droits garantis par la Charte, ils doivent être écartés si leur utilisation est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice.

C'est là que les juges sont en désaccord. Pour les six juges de la majorité, par la voix du juge Estey, « les policiers ont violé de façon flagrante un droit garanti par la Charte sans avoir le pouvoir de le faire. » Une violation aussi manifeste que celle qui a été commise en l'espèce, à notre avis, peut entraîner le rejet des éléments de preuve ainsi obtenus », affirment-ils.

Mais les juges Gerald Le Dain et William McIntyre sont dissidents et affirment que le policier, dans le cas dont la Cour était saisie, pouvait présumer de bonne foi que le prévenu n'avait pas droit à l'assistance d'un avocat.

« En raison de ce fondement sur la bonne foi, il m'est impossible de conclure, eu égard aux circonstances, que l'utilisation de la preuve obtenue au moyen de l'alcootest en l'espèce est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice », écrit le juge Le Dain.

D'autre part, le jugement laisse en suspens la question du délai de deux heures prévu par le Code criminel et au cours duquel on doit faire passer l'alcootest.

« Il n'est pas nécessaire en l'espèce d'examiner la question de savoir si le délai de deux heures prévu par le Code criminel impose une limite justifiée à la nature et à l'étendue de l'accès à un avocat qu'on peut avoir dans des circonstances données », conclut le juge Le Dain.

" LE SOLEIL ", 24/05/85, p. C-10

Un prévenu pourrait consulter son avocat avant de passer l'alcootest

◆ OTTAWA (d'après PC) — Une personne interpellée par les policiers et sommée de passer l'alcootest

est "détenue" au sens de la charte des droits et a donc le droit de communiquer avec son avocat.

C'est ce qu'a statué, hier, la Cour suprême du Canada dans un jugement partagé.

par Michel C. AUGER

Le plus haut tribunal du pays a donc ordonné un nouveau

procès pour un citoyen de la Saskatchewan et un autre de l'Alberta qui s'étaient vu refuser le droit de communiquer avec leur avocat avant de passer l'alcootest, procès au cours duquel les résultats de ce test ne

pourront être admis en preuve.

L'article 10 de la charte des droits affirme que chaque personne arrêtée ou détenue a le droit "d'avoir recours sans délai à l'assistance d'un avocat et d'être informée de ce droit".

Les juges affirment qu'une personne qui est interpellée pour passer l'alcootest est bel et bien détenue au sens de la charte et qu'elle a donc le droit de consulter son avocat.

Mais la charte prévoit également, à son article 24, que si des éléments de preuve ont été obtenus en violation des droits garantis par la charte, ils doivent être écartés si "leur utilisation est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice".



(Collaboration spéciale)

Marc Laurendeau

Face à l'alcootest, l'on devient détenu

La Presse, 27 mai 1985

Un automobiliste interpellé par les policiers et sommé de subir l'alcootest est «détenu», au sens de la Charte des droits, et possède le droit de communiquer avec son avocat. C'est ce qu'a statué la semaine dernière la Cour suprême du Canada dans un jugement partagé, rendu en faveur de Paul Therens, un citoyen de la Saskatchewan.

En pratique, cela veut dire que si l'automobiliste a été privé du droit de consulter son avocat, la preuve recueillie au moyen de l'alcootest n'est pas valide ni admissible en cour. Une décision en sens contraire aurait invité, selon le juge Willard Estey (de la tendance majoritaire), les policiers à ne tenir aucun compte des droits des citoyens inclus dans la Charte et cela avec une assurance d'impunité.

L'alcootest reste l'un des rares cas où le législateur contraint le citoyen à s'incriminer lui-même de manière active. La Cour suprême est heureusement venue civiliser ce terrain.

L'opinion majoritaire énoncée par la Cour suprême consacre la primauté des droits fondamentaux des citoyens. Un avis exprimé par le juge Gerald La Dain (quoique concluant dans une direction minoritaire) pourra même servir de critère dans d'autres affaires.

En effet, la détention survient quand un policier assume le contrôle des mouvements d'une personne, affirme le juge La Dain. Mais cela sans qu'il y ait de contrainte physique, si la personne s'y soumet ou acquiesce à une privation de liberté et croit raisonnablement que le choix de se comporter d'une autre manière n'existe pas pour elle. On voit donc apparaître, dans le concept de détention, cette nuance capitale de la contrainte psychologique.

Une extension intéressante de cette opinion judiciaire pourrait survenir dans les causes où un prévenu a livré une confession après que les policiers lui ont signalé qu'il était mieux de parler. Tout l'aspect libre et volontaire de la confession pourrait être réexaminé en cour, à partir de la contrainte psychologique exercée sur la personne interpellée, pendant qu'on l'a privée du secours d'un avocat.

Les tribunaux d'appels d'Alberta et de Terre-Neuve avaient estimé (contrairement au tribunal d'appel de la Saskatchewan) qu'un automobiliste sommé de subir l'alcootest n'est pas détenu et n'a pas nécessairement le droit de consulter un avocat. Pareille vision des choses n'a plus cours au Canada. Malgré la prolifération des accidents routiers dus à l'ébriété des conduc-

teurs, il faut se réjouir du fait que les droits fondamentaux d'un citoyen continuent d'exister, même dans des circonstances qui paraissent, de prime abord, accablantes. Question de principe.

Car la marge de manoeuvre d'un avocat, dans les affaires d'alcootest, reste bien mince. Rejoint au téléphone, il ne pourrait aviser son client de refuser de subir le test d'ivresse-somètre. L'avocat se rendrait alors coupable de conseiller à quelqu'un de commettre une infraction criminelle, celle prévue à l'article 235 du Code et qui consiste à refuser de fournir un échantillon d'haleine, sans excuse légitime.

Un citoyen pourrait refuser de passer l'ivresse-somètre s'il n'était pas le conducteur du véhicule intercepté. De même, il pourrait s'y objecter parce qu'il est diabétique et que cette maladie peut vraisemblablement fausser les résultats du test. Une personne souffrant d'asthme pourra refuser de souffler dans l'ivresse-somètre: l'effort vigoureux exigé risquerait de l'étouffer. Les raisons médicales demeurent rares et doivent, par la suite, être démontrées devant le tribunal.

Hors ces cas exceptionnels, l'automobiliste interpellé n'a pas intérêt à refuser de subir l'alcootest. Car il peut alors se voir coller non pas une seule

mais deux accusations: une pour conduite avec facultés affaiblies et une autre distincte pour refus de se prêter au test d'haleine. Le policier, dans ce dernier cas, n'aura qu'à faire la preuve qu'il avait des motifs «raisonnables et probables» de demander l'alcootest.

Le jugement de la Cour suprême laisse, par ailleurs, en suspens la question du délai de deux heures prévu par le Code criminel et au cours duquel on doit faire passer l'alcootest. Ce délai impose-t-il une limite à la nature et à l'étendue de l'accès à l'avocat? Peut-on administrer l'alcootest avant qu'on ait pu rejoindre l'avocat du prévenu? Le plus haut tribunal ne s'est pas prononcé là-dessus et le fera sans doute dans un arrêt ultérieur.

Mais la plupart des experts croient que la police doit laisser le conducteur appeler son avocat avant de subir l'ivresse-somètre. Sans quoi son recours n'aurait plus de sens. Le droit à l'avocat ne signifie pas ici sa présence sur les lieux. Une consultation téléphonique suffira. Si le citoyen se livre à une manoeuvre propre à retarder le test, les policiers le sommeront alors formellement une dernière fois de s'y prêter. En cas de refus, si porteront alors une accusation pour s'être dérobé à l'alcootest.



Réponse à la proposition du BAC

21 ans: l'âge minimum de la consommation d'alcool

Dans le feu de la campagne publicitaire qu'a déclenchée le BAC (Bureau d'assurances du Canada) pour voir porter à 21 ans l'âge minimum pour la consommation d'alcool dans tout le pays, il nous paraît important, comme chercheur, d'entamer la polémique pour que tous et chacun comprennent l'impact des pressions politiques qui font jour, à travers les requêtes très bien documentées du BAC et reliées aux mesures législatives adoptées chez nos voisins du Sud, qui fixent la consommation d'alcool à 21 ans.

Il est évident que nous ne critiquerons pas le bien-fondé des statistiques qui sont produites par le BAC. Nous les connaissons depuis longtemps, elles font partie d'une dure réalité que personne n'ose toucher et il est très louable que le BAC les ait dévoilées.

Il est vrai que les jeunes contrôlent mal l'ingestion d'alcool, qu'ils démontrent une tolérance moindre à ce produit. Ce qui fait qu'à la même quantité d'alcool ingérée, les réflexes sont plus perturbés chez le jeune que chez l'adulte. Il est clair aussi que le jeune en état d'ébriété est un risque social énorme, parce qu'il tue et qu'il se tue au volant ou au guidon d'un véhicule à moteur, trois fois plus souvent qu'avec n'importe quelle autre cause de décès.

Nous sommes au courant des effets que les poussées d'hormones mâles (testostérone) que subissent les jeunes de 14 à 21 ans les rendent très inconscients des dangers qu'ils courent et c'est pour cela que les jeunes hommes sont beaucoup plus touchés que les jeunes filles. Nous pensons que le problème est bien posé par le BAC et il est très présent dans notre société.

Par contre, l'outil légal proposé pour le résoudre nous paraît semblable à un cataplasme de moutarde sur une plaie gangréneuse. En effet, une de nos objections principales à cette solution est de savoir qu'on ne résout pas un problème d'attitude sociale vis-à-vis de la consommation de boissons alcoolisées par une seule loi. En effet, si nous ne changeons pas d'attitude vis-à-vis de l'alcool, nous n'éduquons pas, comme parents, nos enfants à se servir de l'alcool, que ce soit du vin, de la bière ou des spiritueux. Ainsi, cela ne donnera rien

de mieux que ce qui existe actuellement.

Nous avons tous la possibilité de nous saouler, mais une fois saouls nous n'avons plus de droit: de conduire un véhicule quelconque; de faire violence d'aucune façon à autrui: aux hommes, femmes, enfants, animaux, ou à la propriété d'autrui; de démontrer aux autres toutes sortes d'irresponsabilités sociales pour se faire mousser; d'utiliser cet expédient pour faire sa vie. Ce que nous venons de décrire est le spectacle que nous, adultes, offrons aux jeunes. Pourquoi, et de quelle autorité, pourrions-nous imposer aux jeunes, que sont nos enfants, une façon de vivre différente de la nôtre? Pensons-nous sérieusement pouvoir changer les comportements de nos jeunes par une série d'interdits légaux, dénués de sens pour eux? C'est pour cela que nous pensons que la solution envisagée par le BAC est illusoire et ne donnera pas les effets escomptés pour eux, mais pourrait même avoir des effets contraires.

Voici les arguments capables d'étayer cette assertion. D'abord, il nous faut nous rappeler qu'il existe déjà une loi sur la conduite en état d'ébriété qui s'applique à tous les conducteurs de tous âges. Récemment, le gouvernement fédéral a accru les pénalités pour la rendre plus mordante.

Malheureusement, les expériences et recherches dans divers autres États: américain, suédois, norvégien, finlandais, etc., démontrent que l'efficacité d'une législation dans le domaine de la conduite en état d'ébriété est reliée à la coercition appliquée. Autrement dit, plus le public est convaincu que le risque d'être pris en flagrant délit, d'être confondu devant la justice et d'être puni, est élevé, plus on respecte la loi.

Il est prouvé que dans les États où l'application stricte de la loi s'est faite, au bout d'un an le taux d'arrestations en état d'ébriété et d'accidents dû à l'alcool avait diminué de façon drastique.

Aussi, il nous paraît évident que si nous voulons diminuer le taux d'accidents, il faut donner les moyens à ceux qui doivent faire respecter la loi de la faire appliquer. Nous ne voyons pas l'intérêt de créer une autre loi, qui n'aura pas plus de chances d'être obser-

vée et respectée, si on ne peut pas garantir l'application stricte de la première loi.

D'autre part, il est toujours dangereux dans une loi de traiter les jeunes en mineurs irresponsables. Ce genre de discrimination vexatoire finit toujours par créer des réseaux parallèles de marché noir: de vente d'alcool, de fausses cartes, de faux baptistères. En quelque sorte, cela aura entraîné nos jeunes à faire ou utiliser des faux, à devenir des délinquants, à côtoyer l'illégalité, parce qu'on les a soumis à une règle comportementale que nous ne sommes pas capables de suivre nous-mêmes. C'est ce qui est arrivé en 1914 aux États-Unis avec la morphine, l'héroïne et la cocaïne, un peu plus tard dans les années 30 avec l'alcool, lors de la prohibition. Finalement, ils procédèrent à empêcher les jeunes gens de moins de 21 ans d'acheter et consommer de l'alcool.

Il est prouvé que toutes ces lois ont amené ou amèneront plus de problèmes qu'elles n'en solutionneront. Ce n'est pas avec un outil légal que l'on réglera un problème d'attitude sociale vis-à-vis de la consommation de boissons alcoolisées. Nous sommes beaucoup trop permissifs et même, dans certains cas, laxistes vis-à-vis de la consommation d'alcool. On attend trop souvent, gentiment, que le Père Noël qu'est le gouvernement, règle nos problèmes de société, sans nous déranger si possible.

Le BAC a raison, il y a un grand problème social concernant la consommation de boissons alcoolisées. Par contre, le moyen de régler les problèmes à coups de lois est une mauvaise habitude, parce qu'elle rend plus irresponsable le citoyen, ce qui va à l'encontre de l'objectif même de la loi. Et, je trouverais dommage que cela arrive à nos jeunes qui portent tous nos espoirs. Contrôler l'offre par une législation discriminatoire, cela sera très peu utile. Nous avons des lois, appliquons-les. Par contre, si nous ne voulons pas contrôler la demande en éduquant parents et enfants, la demande croîtra inexorablement, comme le prouvent toutes les recherches.

Jef-Louis
BONNARDEAUX, Ph.D., D.Sc.
Faculté de l'éducation permanente
Université de Montréal

En moins de deux semaines, quatrième opération de vérification des camions, cette fois à Beloeil Le gouvernement se montre déterminé à faire respecter les règlements relatifs au transport routier et à percevoir son dû

JEAN-PIERRE LÉGAULT
collaboration spéciale

Les camionneurs ont fait l'objet, hier, de la quatrième opération d'envergure de vérification des véhicules tenue par les services gouvernementaux d'inspection en moins de deux semaines. Ces exercices ont permis de relever un nombre élevé d'infractions à la loi des transports, aux taxes sur le carburant et au code de la route. C'est cette fois sur la route 20, à la hauteur de Beloeil, que s'est déroulée l'opération qui, quels qu'en soient les résultats immédiats, constitue une mesure incitative de par son caractère spectaculaire : des dizaines de camions arrêtés en bordure de la route. Outre les inspecteurs routiers de la Sûreté du Québec, des enquêteurs du ministère du Revenu, de la Commission des transports et de la Régie de l'Assurance automobile et des représentants du ministère des transports participent à ces vérifications.

Bernières et St-Romuald dans la région de Québec ainsi que Vaudreuil, près de la frontière ontéarienne, ont récemment été le théâtre d'opérations similaires qui ont permis de resserrer l'application des différents règlements relatifs au transport routier et aux charges fiscales et sociales rattachées à l'exploitation d'un camion.

Lundi dernier, un tel « blitz » s'est déroulé à sur la route 20, près de Bernières, en direction est. Un total de 822 camions ont emprunté ce tronçon entre 8 et 18 heures et 109 ont subi une inspection. Cent trois avis de 48 heures ont été émis en plus de 19 contraventions. Vingt-cinq causes seront étudiées par la Commission des

transports du Québec en rapport avec la loi des transports. Cinq véhicules ont été remis parce qu'ils étaient chargés inadéquatement alors que 12 autres l'ont été à la suite du retrait des plaques. Huit infractions ont été signalées par les inspecteurs du ministère du Revenu. Ces manquements à la loi seraient attribuables au type de carburant utilisé.

L'opération de la semaine dernière sur la route 20, en direction ouest, à la hauteur de St-Romuald, a par ailleurs permis de noter le passage de 912 véhicules. Cinq infractions en regard du carburant ont été observées sur un total de 81 vérifications à ce chapitre. Quarante-cinq avis de 48 heures ont été décernés et 20 contraventions émises en rapport avec le code de la route. Quatorze causes feront l'objet d'études par la CTQ, quatre camions ont été retirés de la route et 16 véhicules ont été privés de leurs plaques. De plus, huit cas de surcharge ont été découverts. À la suite du premier de ces « blitz », celui de Vaudreuil, 18 camionneurs se sont vus retirer leurs plaques d'immatriculation, 13 camions étaient soit remis, soit saisis et neuf cas de surcharges étaient relevés. En outre, plusieurs cas d'infraction relatifs au carburant utilisé étaient signalés.

Selon les données disponibles à la Sûreté du Québec, au cours des derniers mois, un total de 84,372 vérifications ont été effectuées à l'échelle de la province. 2,379 infractions pour surcharge de véhicule ont été décelées, 119 camions ont été saisis et 361 autres infractions ont été relevées. Jusqu'à tout récemment, le service de vérification des camions était perturbé à cause du passage

des inspecteurs de la responsabilité du ministère des Transports à celle de la Sûreté du Québec. De plus, le conflit qui a sévit à la SQ a entravé, de l'avis de plusieurs, les activités relatives à l'inspection des véhicules de transport particulièrement durant la période de dégel.

À l'Association du camionnage du Québec, on se réjouit de la tenue de telles opérations qui, aux dires du vice-président exécutif, M. Jacques Alary, indiquent que le gouvernement commence à poser certains gestes significatifs pour remédier à la situation qui perdure dans l'industrie du camionnage. Rappelant la campagne que mène l'ACQ contre le

« braconnage », M. Alary ajoute que dans la mesure où ce n'est pas qu'un feu de paille, nous pensons qu'il s'agit là d'un pas dans la bonne direction. Les résultats de ces opérations confirment ce que nous disions depuis longtemps : il faut s'assurer que tous les transporteurs respectent les mêmes règles et soient assujettis aux mêmes lois.

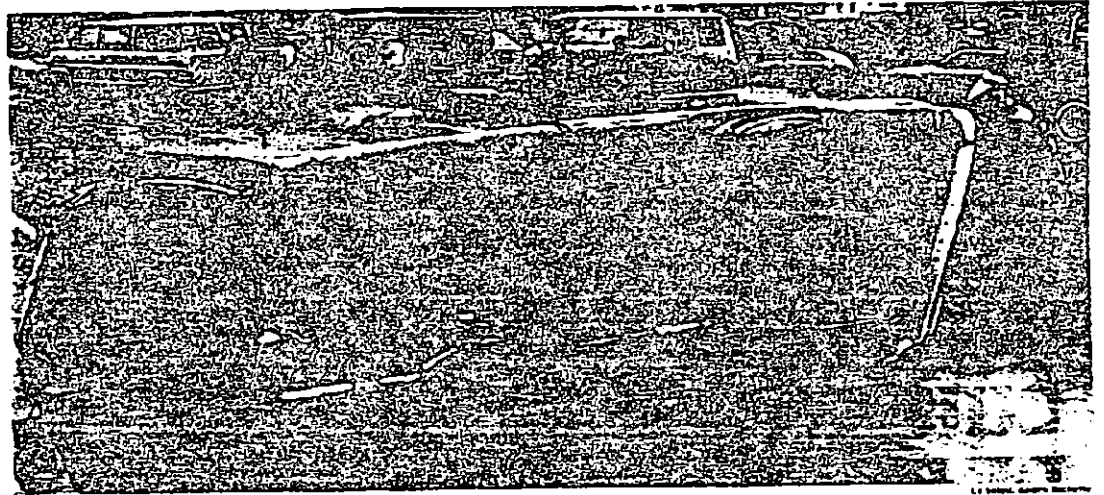
M. Alary tient par ailleurs à souligner que ces « blitz » ont été tenus dans les grands rouloirs du transport routier. « Imaginez ce que nous découvrirons lorsque les inspections du genre seront effectuées en région », s'exclame-t-il en rappelant que les inspecteurs de la Sûreté du Québec

n'en sont qu'à leurs premières armes dans le domaine. « Lorsqu'ils posséderont la loi dans toute sa complexité, le nombre d'infractions va sûrement augmenter », soutient-il. Le porte-parole de la SQ affirme pour sa part que de tels « blitz » effectués en compagnie de représentants des ministères et organismes concernés constituent « une excellente formation » en regard de la très complexe loi régissant le transport.

Le ministre des Transports du Québec, M. Guy Tardif, et les membres du conseil d'administration de l'ACQ se rencontreront le 10 juin prochain à Québec, à la demande du ministre, pour discuter de différents

dossiers relatifs à l'industrie du camionnage et son avenir dans le contexte nord-américain actuel.

Le ministre s'est engagé, il y a quelques mois, à aider l'industrie à faire face aux difficultés actuelles en regard du respect des lois, ce que semble confirmer la tenue des inspections et également à l'aider à s'engager résolument dans les changements nécessaires à la suite de l'apparition des nouvelles technologies. M. Tardif n'était même dit prêt à mettre des sommes d'argent à la disposition de l'industrie du camionnage afin de l'aider à effectuer les recherches qui commandent les réalités des années 60.



"Il nous apparaît inconcevable que les contribuables québécois blessés en raison de la négligence des fabricants ou des réparateurs soient doublement pénalisés en payant pour des voitures non sécuritaires et en payant la facture de la RAAQ", écrit Philippe Edmonston.

Une lacune dans la loi ferait perdre de l'argent à l'assurance automobile

◆ La Régie de l'assurance automobile du Québec ne récupère pas des milliers de dollars annuellement et, ce faisant, les contribuables québécois sont doublement pénalisés.

Voilà l'intervention que fait le

président de l'Association pour la protection des automobilistes, M. Philippe Edmonston, auprès de M. Jean-P. Vézina, directeur général de la régie.

M. Edmonston relève une lacune

dans la législation qui permet, d'après l'étude qu'en a faite l'APA, aux fabricants automobiles et aux réparateurs de véhicules de se soustraire aux obligations qui normalement seraient les leurs.

"Ainsi, écrit M. Edmonston, lorsqu'un automobiliste québécois est impliqué dans un accident routier provoqué par une faille dans la conception du véhicule ou par le matériel ayant servi à sa fabrication et que cet accident occasionne des dommages corporels qui sont indemnisés par votre organisme, la RAAQ ne récupère pas les sommes versées, même si la faute et la responsabilité du fabricant ou du réparateur sont probantes."

Le président de l'APA rappelle que depuis 1966, plus de 100 millions de véhicules ont été rappelés par les manufacturiers pour corriger des défauts affectant la sécurité des véhicules et, en conséquence, celle de leurs passagers.

"D'après les études du ministère des Transports fédéral, souligne M. Edmonston, 40 pour 100 de ces véhicules défectueux ne sont pas corrigés. Des 100 millions de voitures et camions rappelés en Amérique du Nord, 10 millions le sont au Canada. Nous estimons donc qu'à la lumière de ces chiffres, environ 4 millions de

véhicules (au Canada) non sécuritaires circulent sur nos routes."

L'APA en conclut qu'à ces millions de véhicules non sécuritaires pour des raisons de fabrication, il faudrait aussi ajouter tous ceux qui ne le sont plus "en raison de la négligence et de l'incompétence de ceux qui avaient à les réparer".

M. Edmonston précise: "Il nous apparaît donc inconcevable que les contribuables québécois blessés en raison de la négligence des fabricants ou des réparateurs soient doublement pénalisés en payant pour des voitures non sécuritaires et en payant la facture de la RAAQ".

Le président de l'APA suggère la mise en place d'un nouveau mécanisme à l'aide d'une nouvelle législation, pour élargir les pouvoirs de la régie. "Avec la subrogation des droits des automobilistes par la RAAQ, nos avocats sont d'avis, explique M. Edmonston, que juridiquement la régie aura le statut nécessaire pour se faire rembourser".

L'APA espère une rencontre dès que possible avec la régie, afin de s'assurer, notamment, "que cette équité sociale qui est souvent évoquée comme un idéal à atteindre puisse devenir une réalité".

Vingt morts sur les routes du Québec en fin de semaine

♦ MONTREAL (PC) — Au moins 22 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec durant le week-end, dont 20 sur les routes. Parmi les victimes, 16 étaient âgées de moins de 25 ans. Une femme s'est noyée et un jeune homme a péri dans un incendie.

La pire tragédie a fait cinq victimes vers 21h vendredi sur la route 134 à Lennoxville, en Estrie. Une camionnette transportant cinq passagers a frappé une automobile de plein fouet. La conductrice de l'auto, Mme Jean Castonguay, âgée de 51 ans, de Lennoxville, et quatre des occupants de la camionnette sont morts sur le coup. Il s'agit d'Eric George, âgé de 20 ans, de Bury, Steven Booth, âgé de 18 ans, de Lennoxville, Greg Emory, âgé de 19 ans, de Bromptonville et Edmond Timcare, âgé de 24 ans, d'East Angus.

Une femme a été heurtée tard vendredi soir, par un motocycliste alors qu'elle traversait la route 116 à Saint-Agapit, dans Lotbinière. Il s'agit de Simone Bourgault, âgée de 70 ans.

Un jeune homme de 24 ans, Ghislain Thériault, de Saint-Côme, a perdu la vie vendredi soir vers 20h40, après avoir perdu la maîtrise de son véhicule sur la route 347 à Saint-Damien.

Une perte de maîtrise sur l'autoroute 20 à la hauteur de Sainte-Julie a causé la mort de Germain Gagnon, âgé de 19 ans, de Longueuil. La tragédie est survenue samedi matin, vers 7h30.

Le capotage d'une camionnette samedi matin, a fait deux morts sur le boulevard Charest à Sainte-Foy. Les victimes sont Eric Prémont, âgé de 17 ans et André Bibeau, âgé de 18 ans, tous deux de Québec.

Jacques Fortier, âgé de 22 ans, s'est tué à Beauré, dans la nuit de samedi, après avoir frappé un lampadaire avec son véhicule.

Un automobiliste de 48 ans est mort, samedi matin, après avoir perdu la maîtrise de son véhicule à Pierrefonds, en banlieue ouest de Montréal. L'identité de la victime n'a pas été divulguée.

Alain Roy, âgé de 23 ans, de Granby, a perdu la vie samedi matin après avoir perdu la maîtrise de son véhicule sur le boulevard Pierre-Laporte, entre Granby et Bromont. Le jeune homme aurait mal négocié une courbe.

Wayne Ykema, âgé de 17 ans, de Wittville, est mort dans la nuit de samedi après que son automobile eut capoté dans la région de Huntingdon.

Le corps d'une femme de 69 ans qui s'était noyée a été repêché sa-

medi midi, des eaux du lac Memphrémagog, à la hauteur de Géorgéville. Il s'agit de Florence Pétrie, de Magog.

A Notre-Dame-de-Pierreville, un motocycliste s'est tué après avoir dérapé. La victime est Sylvain Parenteau, âgé de 21 ans.

Madone Arsenault, âgée de 37 ans, est décédée après avoir perdu la maîtrise de son véhicule, sur la route 132 à Caplan.

Le feu a fait un mort. Jean Prenda, âgé de 20 ans, a péri dans l'incendie d'un logement, samedi matin, à Montréal.

Un accident survenu samedi vers 21h, sur la route 170, à Saint-Félix d'Otis, au Saguenay, a fait deux morts et un blessé grave. Les victimes sont Marc Laberge, âgé de 21 ans, de La Baie et Jérôme Simard âgé de 24 ans, de Saint-Félix. Le conducteur a perdu la maîtrise de son véhicule.

Un jeune homme de 25 ans, Jeannot Langevin, de Jonquière, est mort samedi soir sur la route 170 lorsque son véhicule a capoté.

Une collision entre une motocyclette et un camion survenue à trois heures dans la nuit de dimanche sur la route 344, dans la région de Lachute, a fait un mort. Il s'agit de Luc Brunet, âgé de 29 ans, de Lachute.

"LE SOLEIL", 10/06/85, p. A-4

10 août 1985 16 ont moins de 25 ans
dimanche 21h → 5.4-5 (13-14-15-24-51 ans)
samedi 20h40 → 1M (70 ans) - 1M (jeune homme)
samedi 20h40 → 1M (24)
samedi 21h (?)

samedi matin 7h30 (19) 1M
samedi matin (17-18 ans) 1M
samedi matin 18 (25) 1M
samedi matin (23) 1M
samedi matin (23) 1M
samedi matin (17) 1M
samedi matin, Notre-Dame-de-Pierreville → 37 ans
samedi 21h → 21 (21-24) + 1 blessé grave
samedi soir (25 ans) 1M

dimanche 3 heures, route 344 → 1 mort

+ 3 accidents : voir article sur 11 juin p. A-3
moteurs

" LE SOLFIL ", 11 juin 1985



Le Soleil, Jean-Martin Villeneuve

D'après la police, seule la conduite préventive pourra mettre un frein aux hécatombes de la route.

La conduite préventive, c'est l'antidote aux accidents routiers

◆ Neuf accidents sur dix sont évitables et l'on ne connaîtrait peut-être plus les hécatombes des fins de semaine si les automobilistes adoptaient une façon de conduire préventive. Automatiquement, ils respecteraient le code de la sécurité routière.

par Michel TRUCHON

L'agent Normand Laflamme, du poste de la Sûreté du Québec à Québec, sait de quoi il parle. Depuis plusieurs années, il agit comme instructeur de conduite pour les policiers. Les efforts de son service portent sur la conduite préventive.

"En général, huit conducteurs sur dix se pensent meilleurs que les autres. Pourtant, quand on les évalue, on s'aperçoit que même après 20 ans d'expérience ils en ont encore à apprendre..." dit le spécialiste.

Le cours de conduite préventive

à la SQ est adapté de la méthode Smith dont on a retenu cinq principes: toujours regarder haut et loin; conserver une vue d'ensemble de la route; garder les yeux en mouvement; prévoir une issue en cas d'urgence et s'assurer d'être vu en tout temps.

Selon l'agent Laflamme, l'un des principaux problèmes avec les automobilistes c'est qu'ils ne regardent pas assez loin, de sorte qu'ils ne sont pas en mesure de réagir suffisamment tôt.

La conduite préventive, c'est, comme le civisme, "une foule de petites choses". Pour évaluer un conducteur, les instructeurs tiennent compte de cinq points:

— La position de conduite, qui doit permettre de garder les jambes le moins étendues possibles de sorte qu'on peut garder toute la force possible pour freiner;

— La position des mains sur le volant (la gauche à "dix heures" et la droite à "deux heures") qui permet de faire face à toute éventualité;

— Le jeu du volant, qui peut être évité en regardant haut et loin;

— Les techniques de freinage, où il faut garder une marge de sécurité;

— Le comportement courtois, enfin, tant envers les autres automobilistes, les piétons, les cyclistes. "C'est souvent une question d'orgueil, mais qu'est-ce que c'est de se tasser pour éviter un accident?" demande le spécialiste.

Deux fautes

Selon l'instructeur, l'une des fautes les plus fréquentes est que les automobilistes se suivent de trop près. L'autre est que les véhicules ne circulent pas au centre de la voie qui leur est réservée.

Les conducteurs ne vérifient habituellement pas suffisamment les angles morts avant de faire une manœuvre et, trop souvent, se fient uniquement à leur vision périphérique, oubliant de regarder des deux côtés d'une intersection.

"Plusieurs n'ont pas non plus l'habitude de se garder une porte de sortie. Pourtant, on a appris qu'il était très important de toujours prévoir une direction possible au cas où un obstacle se présenterait..."

Les instructeurs insistent également beaucoup sur l'importance de garder les phares de la voiture allumés en tout temps, même e-plein soleil. "Tu te fais voir et t vois les autres, ce qui peut te éviter bien des accidents. En Suède, où la loi oblige de garder les phares allumés, le taux des accidents a baissé de 40 pour 100..." dit l'agent Laflamme.

Ces règles de conduite préventive sont abordées dans les écoles de conduite, mais pas suffisamment en profondeur, pense le policier. Selon lui, cela ne nuirait pas si chaque conducteur devait, à un moment, suivre une cure de rafraîchissement qui lui ferait prendre conscience des mauvaises habitudes qui sont ancrées en lui.

LE DERNIER WEEK-END 16 DES 20 VICTIMES DE LA ROUTE N'AVAIENT PAS 25 ANS

"LE SOLEIL", 11/06/85, p. A-3

◆ Les statistiques montrent que depuis des années ce sont les jeunes, surtout ceux âgés de 16 à 25 ans, qui sont le plus dans les accidents de la route, ont été plus que confirmés au cours de la dernière fin de semaine alors que le nombre de victimes dans ce groupe d'âge a atteint les 88 pour 100.

par Michel TRUCHON

Parfois hésitants, voire-t-ils une ex-plicitation? La police pense que-ous le recours de beau temps à l'accès des flot plus important de véhicules sur les routes et, surtout, semble avoir comme conséquence d'énerver les gens, principalement les jeunes, qui oublient toutes les règles de prudence.

Et, selon l'agent Jacques Lepointe, du service des communications de la Sûreté du Québec, il ne faudra pas se surprendre de voir le nombre d'accidents augmenter au fur et à mesure que la belle saison va avancer.

"Il n'y a pas de solutions miracles. En fait, la seule façon d'atténuer que tant d'accidents se produisent, c'est le respect du code de la sécurité routière..." dit l'agent Lepointe.

Selon lui, dans 85 pour 100 des cas, la cause de l'accident se situe derrière le volant: témérité, insouciance, vitesse excessive, non-respect des règles de la route, omission de céder le passage et facultés affaiblies par l'alcool. Les gens ne semblent pas avoir appris, même si depuis quatre ans des campagnes massives de sécurité ne cessent de leur répéter les règles de prudence les plus élémentaires.

"Les automobilistes savent très bien qu'ils roulent souvent trop vite. La meilleure preuve est d'observer les voitures ralentir quand leur conducteur aperçoit un véhicule de police rangé en bordure du chemin. Puis, ils repartent de plus belle. Pourtant le code ne stipule pas que les règles s'appliquent uniquement en présence d'une voiture de police..."

Lire A-2, VICTIMES

Autres informations à la page A-3



L'agent Normand Larivière, de la Sûreté, rappelle que 80 pour 100 des accidents sont évitables. Une conduite préventive, dit-il, pourrait corriger bien des choses.

VICTIMES (suite de la première page)

Et il y a des habitudes à changer: une forte proportion des accidents se produisent dans un rayon de 5 milles des sorties des autoroutes. "Les gens ne semblent pas se rendre compte qu'ils s'engagent sur des routes provinciales et ont tendance à conserver la même vitesse que sur l'autoroute..." dit le policier. Les routes du Québec sont sur-

veillées par les effectifs de la Sûreté normale, les fins de semaine cette surveillance est concentrée sur les voies à circulation rapide. L'occasion des longs week-ends, nombre de policiers est accru. "Mais la meilleure surveillance pourrait commencer chez l'automobiliste lui-même..." pense l'agent Lapointe.

P. A-2

A-6

12 morts accidentelles au Québec

◆ MONTREAL (PC) — Au moins 12 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec au cours du week-end. La route a fait 10 morts dont deux motocyclistes, un jeune homme a péri dans un incendie et un enfant s'est noyé dans une piscine.

Un jeune cycliste, Mathieu Hamel, âgé de 7 ans, a été frappé par une automobile vendredi en fin d'après-midi à Saint-Roch-des-Aulnaies.

Une collision frontale survenue vendredi en fin d'après-midi à Ascot Corner, en Estrie, a fait deux morts. Les victimes sont Yvon Guillemin, âgé de 37 ans, de Sherbrooke et Clément Cantin, âgé de 41 ans, de Saint-Jean-Christophe.

Un bambin de cinq ans, Jonathan Robert, de Cowansville, s'est noyé vendredi vers 19h30 dans une piscine privée. Il semblerait que le gamin ait échappé quelques minutes à la surveillance de ses parents.

Rita Ouellette, âgée de 61 ans, de Montréal, a

été heurtée par un véhicule sur la route 125, à Chertsey, vers 22h30 samedi.

Alain Dion, âgé de 31 ans, de Repentigny, s'est tué samedi, vers 21h30, après avoir perdu la maîtrise de son automobile sur une route de la région de Joliette.

Très tôt, samedi matin, un jeune de 31 ans, Gilles Caisay, est mort dans l'incendie d'une maison à Saint-Omer, dans la circonscription de Bonaventure.

Un motocycliste de 17 ans, Dany Guay, a perdu la vie samedi matin, vers 6h, après avoir perdu la maîtrise de son engin et heurté un poteau de téléphone sur la route 188, à Saint-Félicien, au Lac-Saint-Jean.

Une collision frontale survenue samedi en début de soirée sur la route 117 au sud de Labelle a fait un mort. Le corps calciné de la victime n'a pas encore été identifié.

Un jeune homme de 27 ans, Etienne Cécira, de Hull, a perdu la vie vers 10h30 samedi dans le capotage de son véhicule à Moncel, dans l'Outaouais.

Un homme de 71 ans, Donat Leblanc, est mort hier matin, vers 9h, après avoir été heurté par une automobile, à Notre-Dame-de-Ham, en Estrie.

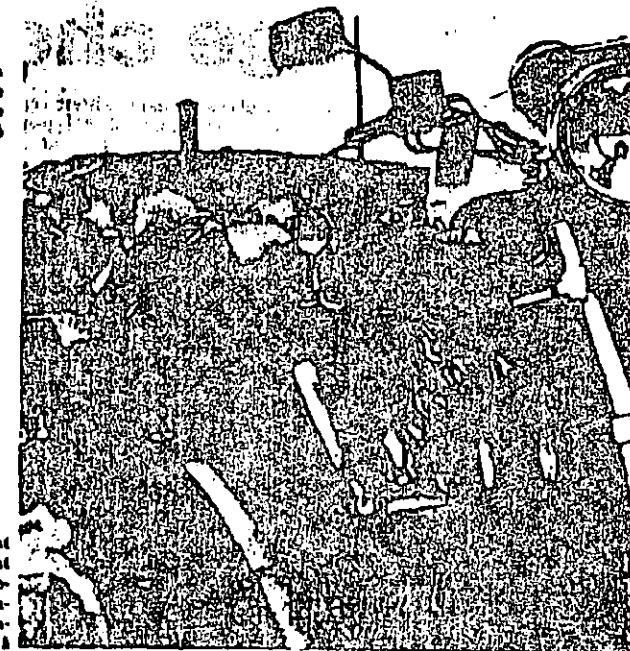
Un motocycliste de 25 ans, de Sherbrooke, a perdu la vie hier vers 14h, à Fleurimont lors d'une collision frontale. Selon la police, le jeune homme tentait de doubler une voiture lorsqu'il a heurté un véhicule qui roulait en sens inverse.

Vol

Le bureau de poste situé au 360, de la Canardière, à Québec, a été visité par des voleurs en soirée, hier. Les malfaiteurs ont défoncé la porte-arrière du bâtiment et ont tenté de percer le coffre-fort. Ce sont des voisins ayant aperçu des jeunes rôder à l'intérieur qui ont alerté les policiers. Au moment d'écrire ces lignes, on ignorait encore si des biens avaient été dérobés.

Agressions

Les policiers de la ville de Québec surveillent particulièrement les abords de stationnement souterrain de la place Jacques-Cartier au centre-ville, à la suite de nombreuses plaintes d'agression portées par des passants circulant entre les voitures garées. Les agents possèdent déjà un portrait-robot de l'agresseur, qui a d'ailleurs failli être épinglé par l'un des employés du stationnement, avant de prendre la fuite.



Un motocycliste a subi de multiples fractures vers 19h, hier, lorsqu'il a fait une embardée avec son engin à l'angle de la rue Dorchester et de la rue Lee, à Québec. La victime a été transportée à l'hôpital où elle repose dans un état satisfaisant.

Les daltoniens de la route

QUATRE MILLE cyclistes blessés par année, dont 75 % ont moins de 18 ans; 47 décès en moyenne annuellement entre 1978 et 1983, sans compter les accidents non déclarés dans les rapports de police. Voilà un bilan qui a de quoi décourager sérieusement les cyclistes du dimanche. La Régie de l'assurance-automobile a compris et depuis quelques semaines, on entend et voit une série de messages qui s'adressent aux automobilistes. Une étude a démontré qu'un nombre important des accidents de bicyclettes est relié au fait que les automobilistes ne voient pas les cyclistes. C'est pourquoi la Régie a investi \$ 250.000 dans sa campagne « Fragils ».

Mais le facteur prédominant dans les accidents de bicyclettes demeure le comportement fautif des cyclistes. Plus de 65 % des accidents de bicyclettes sont causés par le fait que le cycliste est distrait ou téméraire, ou parce qu'il enfreint les lois de la circulation. Vous avez sûrement déjà posté contre un cycliste qui avait oublié son stop ou pire, qui passait au rouge comme s'il ne pouvait distinguer les couleurs.

Heureusement, tous les intervenants, la Régie, Vélo-Québec, la police et les cyclistes eux-mêmes, s'évertuent à transmettre le message.

Choisissez un vélo qui est conforme à votre taille et vérifiez bien les ajustements de base. Fixez un drapeau latéral à gauche de votre bicyclette : cela obligera les automobilistes à vous laisser plus d'espace en vous dépassant. Étudiez et respectez les règles de la circulation et suivez le code gestuel qui y correspond. Quand vous roulez en groupe, circulez à la file et mettez-vous des grilles d'égoût. Faites attention aux voitures stationnées dont la portière peut s'ouvrir à tout moment ou à celles qui portent d'une entrée privée. Enfin, portez des vêtements clairs et colorés, faciles à voir de loin car, comme le dit le message de la Régie, « 55 kilos sur un vélo c'est bien fragile contre une auto ».

Une assurance

Si, malgré toutes vos précautions, vous êtes victime d'un accident, la Régie de l'assurance-automobile vous couvrira. Sauf dans le cas où vous entrez en collision avec un autre cycliste ou que vous avez la malchance de tomber sur une grille d'égoût mal orientée. C'est alors la nouvelle assurance que Vélo-Québec offre à ses membres (\$ 15) depuis le 1^{er} juin, qui prend la relève. Elle offre une série d'indemnités qui couvrent les blessures occasionnées par cet accident et les autres soins qui ne seraient pas couverts par l'assurance-maladie. À l'extérieur du Québec par exemple.

Quant à l'assurance-responsabilité, elle n'est valable qu'au Canada et aux États-Unis. L'indemnité pour un accident mortel ou une mutilation est de \$ 5.000. Pour plus d'informations concernant cette assurance, vous pouvez communiquer directement avec Vélo-Québec au 1616, pho 241 au (514) 833-7222.

— P. H.

LE DEVOIR, 17 juin 1985

Un autobus de la CTCUM dérape et plonge dans un fossé: 32 passagers blessés

(PC) — Quatre personnes ont été grièvement blessées hier midi, lorsqu'un autobus de la CTCUM a dérapé sur l'autoroute 2-30, dans l'Ouest de Montréal, pour ensuite plonger tête première dans un fossé de neuf mètres de profondeur. L'un des blessés se trouverait dans un état critique.

Vingt-huit autres personnes ont subi des blessures légères. L'autobus circulait en direction ouest de l'autoroute, à destination de Sainte-Anne-de-Bellevue, quand le dérapage est survenu. Le véhicule a heurté de front un conduit d'acier qui se trouvait au fond du fossé.

L'accident s'est produit, a indiqué la Sûreté du Québec, après que le chauffeur de l'autobus de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal eut perdu la maîtrise de son véhicule.

La SQ a fermé un tronçon de la route pendant plusieurs heures. Deux médecins et une vingtaine d'ambulances ont été dépêchés sur les lieux, alors que les ser-

vices de pompiers de plusieurs municipalités avoisinantes étaient mis en état d'alerte. Ces derniers n'ont cependant pas eu à intervenir.

La CTCUM a immédiatement ouvert une enquête. Un journaliste a vu des responsables de la commission emporter dans une automobile des pièces du système de direction de l'autobus.

Un responsable ambulancier, M. Richard Leblanc, a indiqué que les personnes les plus gravement blessées souffraient de fractures, mais que la plupart des passagers de l'autobus n'avaient subi que des blessures relativement mineures. Plusieurs personnes ont pu rapidement quitter l'hôpital et rentrer chez elles.

Le devant de l'autobus a été enfoncé sous l'impact, mais le chauffeur, qui on ignore l'identité, n'a apparemment pas été gravement touché.

Des travailleurs effectuent actuellement des travaux de construction dans ce secteur, ce qui réduit de quatre à deux voies cette autoroute.

LE DEVOIR, 18 juin 1985

Le syndicat des chauffeurs blâme la CTCUM pour l'accident de dimanche

(PC) — Tout en réclamant une enquête appropriée de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), le Syndicat des chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro de la CTCUM blâme la Commission de transport pour l'accident survenu dimanche.

Dans un communiqué publié hier, le président du syndicat, M. Jim Flynn, affirme que le chauffeur qui avait utilisé cet autobus dimanche matin s'était plaint auprès d'un inspecteur parce que la direction était défectueuse.

Selon le syndicat, l'inspecteur a été avisé à 11 h 30 au moment où le chauffeur terminait son quart de travail, mais il aurait refusé de procéder immédiatement au changement de véhicule.

Conduit par un autre chauffeur, l'autobus faisait une escale d'environ 35 minutes plus tard en bordure de l'autoroute 20, à la hauteur de Pointe-Claire. Le chauffeur et les passagers ont été blessés dans l'accident.

« Si la CTCUM acceptait de reconnaître l'expertise des chauffeurs quand ils signalent des défauts, il n'y aurait pas de tels accidents », a ajouté M. Flynn.

Il en a aussi profité pour rejeter sur la Commission la responsabilité du retard dans les discussions qui se poursuivent depuis avril 1984 en vue de l'implantation d'un guide sur les mesures à prendre lorsque des problèmes surviennent sur un autobus en service.

De son côté, le service des relations publiques de la CTCUM a indiqué qu'une enquête était en cours pour établir de façon plus précise les causes de l'accident, déterminer les parts de responsabilité et apporter les correctifs appropriés.

La Commission rappelle que toutes les composantes sécuritaires des autobus, comme les mécanismes de la direction et les freins, font l'objet d'une inspection à tous les 5 000 kilomètres. A toutes les deux inspections, un examen plus poussé d'une durée de quatre heures est effectué par une équipe spécialisée.

Entretemps, le maire de Dorval, M. Peter Yeomans, a affirmé que cet accident illustre bien le danger d'utiliser sur des autoroutes des autobus conçus pour circuler en milieu urbain.

A la demande de plusieurs usagers qui étaient effrayés de rouler sur les autoroutes à bord de ces autobus, un groupe de maire de la région de Montréal a déjà recommandé que l'on fixe des normes plus sévères pour les autobus de la CTCUM appelés à circuler en dehors des milieux urbains.

Selon M. Yeomans, ces maires avaient recommandé pas plus tard qu'au mois de mai commandé une vitesse maximum de 50 kilomètres-heure lors d'une utilisation sur autoroute, que ces autobus subissent des inspections plus fréquentes et qu'on n'accepte aucun passager debout.

Attention aux situations propices aux accidents

■ Ah! Si l'on pouvait tout prévoir... Si tous ces obstacles et tous ces pièges qui bantent nos routes n'étaient pour l'automobiliste québécois plus de secrets. Certes, le bilan des accidents routiers n'atteindrait pas les chiffres astronomiques qu'il a connus au cours des dernières années!

Le CAA-Québec a donc identifié quelques situations routières devant lesquelles se retrouvent quotidiennement les automobilistes québécois, et qui sont souvent à l'origine d'accidents. Une fois écartés du danger qu'elles présentent, et surtout des méthodes de conduite sécuritaires à adopter dans de telles circonstances, les automobilistes pourront peut-être prévenir eux-mêmes ou un certain nombre de catastrophes soient évitées.

Les intersections

Vous êtes premier en ligne à une intersection au moment où le feu de circulation tourne au vert. Vous vous avancez donc, quand tout à coup un second automobiliste vous coupe la voie à folle allure...

Les intersections sont effectivement fort propices aux accidents. Nombreux sont les automobilistes stimulés par un feu quasi orange, et malheureusement, plusieurs d'entre eux ne réussissent pas l'exploit de traverser complètement le carrefour avant que le feu ne soit déjà passé au rouge.

La témérité de certains automobilistes demande donc une très grande prudence aux intersections, et ce, malgré le plein droit de passage que vous accordez les feux verts. C'est pourquoi il vous faudra toujours jeter un regard de chaque côté du véhicule avant de vous avancer dans une intersection, de façon à parer aux conducteurs trop aventureux.

De même, lorsque vos approchez d'une intersection au moment où le feu passera du rouge au vert, il sera plus indiqué de soulever légèrement votre pied de l'accélérateur et d'ainsi vous préparer à l'éventualité d'un freinage d'urgence, plutôt que persister à vous fier uniquement au droit très théorique que vous accordez les feux de circulation dans certains cas.

Un obstacle imprévu

La plupart des automobilistes freinent instinctivement lorsqu'ils voient apparaître devant eux des obstacles imprévus. Pourtant ce geste machinal ne se révèle pas toujours être la meilleure décision.

Les automobilistes devraient savoir qu'à l'occasion, l'accélération ou encore un changement de direction sont des options souhaitables au freinage. Dans certains cas, ces manœuvres pourraient peut-être éviter un accident ou du moins, en réduire l'impact.

Rappelez-vous simplement que lorsque vous roulez à une vitesse supérieure à 40 km/h, il vous prendrait moins de temps pour contourner un obstacle que pour freiner et ainsi tenter d'immobiliser complètement votre véhicule avant d'entrer en contact avec l'obstacle.

Dérapage sur chaussée mouillée

Les automobilistes sont habituellement pris de panique lors d'un dérapage sur pavé mouillé. Ils ont alors l'impression d'avoir perdu la maîtrise de leur véhicule. Pourtant, tel n'est pas le cas. Certes, ils ont perdu une partie de ce contrôle, mais il leur reste toujours une certaine marge de manœuvre qui devrait leur permettre de continuer à diriger leur véhicule. La règle de base consiste toutefois à éviter toute brusquerie et surtout à ralentir de façon à permettre à vos pneus de gagner de la traction. Le freinage, tout comme l'accélération, ou encore un changement de direction, se doivent d'être effectués avec grande douceur. Puis, il ne vous restera plus qu'à diriger le devant de votre véhicule dans la bonne direction.

Connaître le comportement de son véhicule s'avère sans contredit un atout précieux lors d'un dérapage sur surface mouillée. Le meilleur conseil ne serait-il pas alors de vous rendre sur un terrain de stationnement vacant lors d'un jour pluvieux? Vous pourriez alors vous familiariser avec les réactions de votre véhicule et ainsi être plus à même de faire face habilement à un dérapage sur surface mouillée.

Les rompes d'accès d'autoroute

Il arrive fréquemment qu'au moment où vous accélerez sur une rampe d'entrée d'autoroute dans le but de vous insérer dans la circulation, le conducteur qui vous précède décide de freiner.

Ce type de conducteur ne connaît évidemment pas la façon d'effectuer cette manœuvre: amener son véhicule à une vitesse égale à celle des voitures circulant sur l'autoroute, puis signaler son intention de joindre la circulation de façon à ce que les conducteurs roulant déjà sur l'autoroute puissent ajuster leur vitesse ou encore effectuer un changement de voie.

Le comportement de ce style de conducteurs réside probablement dans le fait qu'il manquent de confiance au volant. Ce n'est donc sûrement pas en actionnant vos phares, en klaxonnant ou encore en les suivant de trop près que vous réglerez le problème. Au contraire, soyez conciliant et laissez suffisamment d'espace entre votre véhicule et celui qui vous précède. De cette façon, vous conserverez une marge de manœuvre suffisante pour pouvoir accélérer lorsque votre tour viendra de joindre la circulation.

L'accotement

Il pourra arriver qu'en tentant d'éviter quelques objets sur la route, vous vous retrouviez en partie sur la route, en partie sur l'accotement.

La majorité des conducteurs commettent alors l'erreur d'essayer trop rapidement de regagner la chaussée. Pourtant, comme dans le cas du dérapage, un changement de direction trop rapide, un freinage ou une accélération trop brusque ne sont pas indiqués. En effet, deux de vos pneus se trouvent alors sur une surface offrant peu de traction et vous menacé de perdre le contrôle de votre véhicule si vous précédez à une manœuvre trop brusque. Au contraire, aussi longtemps que la condition de l'accotement vous le permettra, demeurez-y. Rassurez-vous, le simple fait d'y rouler quelques secondes supplémentaires ne devrait pas endommager votre voiture. Puis, relâchez graduellement la pédale d'accélération et laissez le véhicule ralentir. Ensuite, vérifiez si la circulation vous le permet et regagnez la route!

Pluie, brume, véhicules lourds...

Les capacités de freinage des véhicules lourds sont fort différentes de celles des voitures de promenade. Voilà pourquoi un automobiliste ne devrait jamais couper un camion, puis ralentir... rappelez-vous: les camions ne peuvent ralentir aussi rapidement que vos compactes, vos compactes, intermédiaires et standards!

Lorsque vous conduirez sous une pluie qui rendra la visibilité nulle, il faudra vous rappeler d'allumer vos phares. De plus, vous devez savoir que vos «feux de croisement» (low beam headlights) procurent une meilleure visibilité sous la pluie ou dans la brume que vos phares «longue portée» (high beams).

Vous voilà donc familiarisés avec certaines situations propices aux accidents. Evidemment elles ne sont pas uniques... C'est pourquoi nous vous rappelons que la meilleure façon de parer à l'éventualité d'un accident sera, sans contredit, de toujours faire preuve d'une prudence extrême lorsque vous prenez le volant de votre véhicule!

La CTCUM corrige son système de sécurité des véhicules, comme le demande la CSST

2 Selon le rapport de la Commission de la santé et sécurité du travail, l'accident survenu le 10 juin dans le West-Island et impliquant un autobus de la CTCUM, aura permis de mettre en lumière certaines faiblesses dans le système de vérification de sécurité et dans les directives émises aux chauffeurs et inspecteurs.

LILIANNE LACROIX

Le chauffeur et 28 passagers avaient été blessés sur la route 20 ouest, à Pointe-Claire, lorsque leur véhicule s'est immobilisé dans un fossé après avoir heurté un tuyau de métal.

Dans son rapport, l'inspecteur Raymond Allard, de la CSST, conclut à l'absence de méthode

efficace pour identifier et éliminer les erreurs lorsqu'un mécanicien effectue un travail sur la direction d'un autobus ainsi qu'à un manque d'information sur la procédure à suivre dans le cas d'un manque de stabilité pour la direction. Il en profite pour exiger, dans les plus brefs délais, des correctifs de la CTCUM.

« J'ai formulé trois exigences bien précises, explique M. Allard. D'abord, que la CTCUM insiste auprès de ses chauffeurs pour qu'ils immobilisent leur véhicule dans un endroit sécuritaire dès qu'ils constatent un problème avec la direction. Dès qu'ils en sont informés, les inspecteurs devront pour leur part considérer ce véhicule « en panne ». Auparavant, on demandait au chauffeur de continuer le voyage jusqu'au

terminus, où on vérifierait le problème. Enfin, l'absence de méthode de vérification m'a semblé plutôt surprenante », poursuit-il.

Dans son rapport, M. Allard explique que : « La fiche technique de l'autobus 21006 datée du 7 juin est sans signature. Elle tente de certifier que l'autobus est sécuritaire et ce, avant même que les réparations soient effectuées. (Ces réparations ont été effectuées le 10 juin 1985). »

M. Allard précise tout-fois qu'il n'a pas l'intention de recommander des poursuites contre la CTCUM « si les mesures correctives sont prises dans les délais les plus rapides ».

Hier, en conférence de presse, Mme Louise Roy, PDG de la CTCUM, ne cherchait même pas

à réfuter le rapport. « La cause technique invoquée (l'écrasement de la bielle de direction s'est déversé en l'absence d'une goupille fendue) est rigoureusement exacte tout comme l'erreur humaine qu'on a décelée, dit-elle. Le mécanicien qui a effectué la réparation semble avoir oublié de poser la goupille fendue. Comme cet employé possède un excellent dossier, nous n'avons pas l'intention de prendre de mesures disciplinaires. Il s'agit d'une erreur humaine, d'une distraction. Mais nous ferons tout en notre pouvoir pour qu'un tel oubli ne soit plus possible. »

Selon Mme Roy, la CTCUM s'est empressée de corriger certaines failles rendues évidentes par l'accident et mentionnées par le rapport : « Nous avons créé

une fiche de vérification de sécurité qui servira d'aide-mémoire au mécanicien et éliminera les possibles oublis. Nous avons aussi apporté les améliorations aux mécanismes de contrôle de sécurité. Entre autres, une nouvelle procédure de vérification visuelle effectuée par les cadres de première catégorie sera de même instaurée. »

De la même façon, les directives aux chauffeurs et inspecteurs ont été éliminées pour qu'un véhicule soit immobilisé dès l'apparition d'un problème de direction. »

Mme Roy ne cache pas qu'une des tâches de la direction consistera à conscientiser mécaniciens et employés en général : « On ne veut pas chercher des coupables, mais seulement profiter de l'oc-

casion pour amener nos employés à se sentir responsables conjointement avec nous, de la sécurité des passagers. Evidemment, l'avis de dérogation de la CSST nous forçait à agir vite pour amener des correctifs. Reste maintenant à intégrer ces nouvelles directives à la vie normale de la CTCUM. »

Si l'inspecteur de la CSST n'a pas recommandé de poursuites contre la CTCUM, il n'est toutefois pas impossible qu'à la lumière de ce rapport, les usagers impliqués et qui furent blessés lors de l'accident intintent eux-mêmes des poursuites civiles contre l'organisme. « J'ai posé la même question à nos avocats, avoue Mme Roy. Mais je ne sais pas. Chose certaine, aucune poursuite n'a été intentée jusqu'à maintenant. »

contrôles de sécurité accrus après l'accident du 10 juin

La CTCUM ne prendra aucune mesure disciplinaire à l'endroit du mécanicien qui a mal resserré un écrou

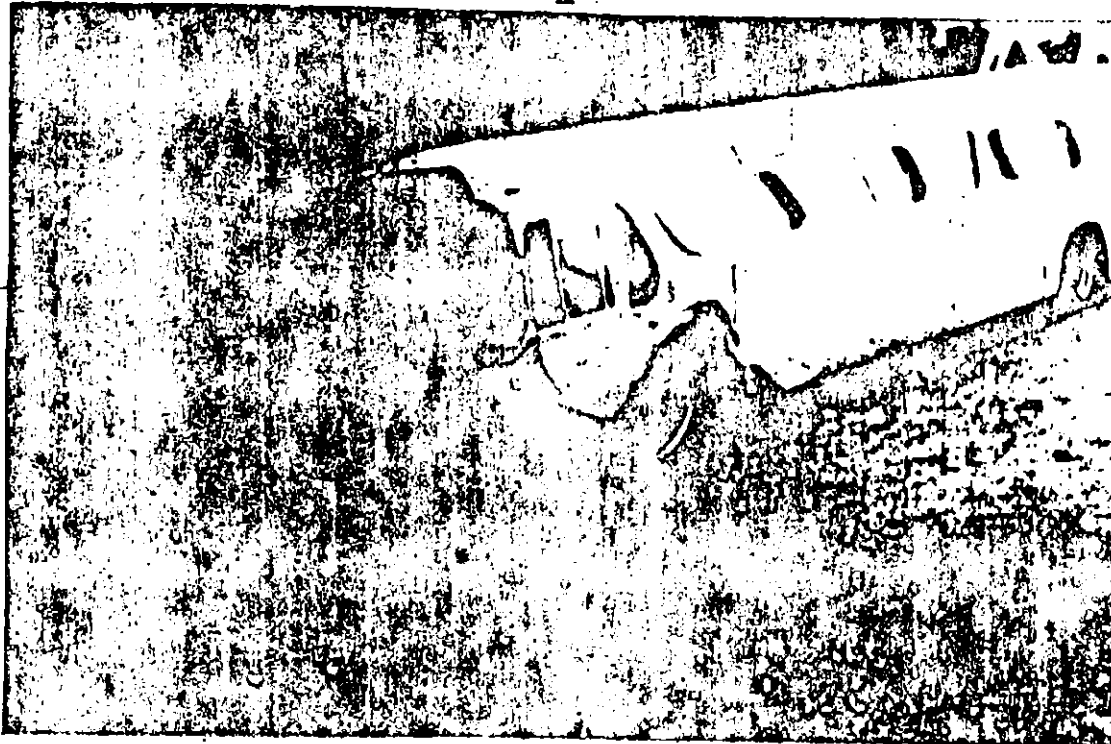
CLÉMENT TRUDEL

Moins d'un mois après l'accident impliquant un autobus de la CTCUM, la Commission de la Santé et la Sécurité du Travail (CSST) a rendu public, hier, son rapport d'enquête. Cause technique de l'accident: lors des réparations effectuées le 10 juin, un mécanicien a resserré des écrous manuellement (ce que le fabricant, GM, recommande) et omis d'insérer une goupille fendue, ce qui entraîna un desserrement inattendu des écrous et un « jeu anormal du volant ». Un écrou manquant a été retrouvé à plus de 900 mètres du fossé où s'est immobilisé l'autobus qui effectuait la route 211 (du métro Lionel-Groulx à Sainte-Anne de Bellevue).

Vingt-neuf personnes avaient subi des blessures le dimanche 10 juin, au nombre desquelles le chauffeur Frank Clément.

La pdg de la Commission des Transports de la CUM, Mme Louise Roy, sans rien contester du rapport signé par l'inspecteur Raymond Allard, annonçait hier après-midi un train de mesures visant à accroître les contrôles et à renforcer la sécurité.

La CTCUM se refuse à envisager des mesures disciplinaires contre le mécanicien, qui a un « dossier excellent ». Désormais, les mécaniciens devront toutefois signer une fiche dite de « vérification de sécurité ». La CTCUM instaure un nouveau mode de contrôle visuel par le contremaître et ce, pour s'assurer, deux fois plutôt qu'une, que le travail effectué correspond au diagnostic posé lors de l'entrée du véhicule au garage. Tout en resserrant les vérifications touchant la direction des véhicules, la CTCUM déc...



C'est un écrou mal serré qui a été la cause, le 10 juin, de l'accident dans lequel 29 personnes qui voyageaient à bord d'un autobus de la CTCUM ont été blessées à Sainte-Anne-de-Bellevue.

contrôle pour les roues et les freins (sur l'insistance des maires de l'Ouest de l'île, la Commission a donné ordre de se montrer encore plus vigilants sur l'état des pneus puisque ces routes touchent des artères à forte circulation).

Les horaires ont été soigneusement établis pour ne pas inciter les chauffeurs à violer les limites de vitesse, fait savoir la CTCUM.

Tout chauffeur notant quelque instabilité du volant (une direction « lâche ») est autorisé à immobiliser son véhicule sans en référer, nme ava n in leur (di... aux chauffeurs

leurs le 25 juin). Le chauffeur doit alors contacter un « centre d'urgence ». Les inspecteurs de la CTCUM devront considérer ce véhicule immobilisé comme s'il était en panne. Après avoir acquis l'accord du syndicat, la CTCUM modifiera son « guide d'action » suivant les dispositions nouvelles. Le tout vise à mieux protéger les clients et à mieux répartir les responsabilités des cadres et des employés.

La version de l'inspecteur Allard, qui eut la pleine collaboration de l'UM, lors de l'enquête, a con-

clure à une distraction de mécanicien. Cette distraction se fit au détriment de 29 personnes qui durent subir des traitements (selon Mme Roy, aucun des blessés ne nécessite de soins en clinique présentement).

C'est l'inspecteur Ronald Pilon, de la CTCUM, qui avait autorisé, le dimanche 10 juin, le chauffeur Frank Clément à reprendre la route, malgré les difficultés signalées par le chauffeur qui venait de garer l'autobus à la station Lionel-Groulx. Pilon a pris la position pour que l'autobus soit

remplacé par un autre dès son arrivée au terminus de Sainte-Anne-de-Bellevue. L'on sait qu'après avoir percuté un remblai de ciment, sur sa gauche, le véhicule devait toutefois, hors de contrôle, plonger dans un ravin de sept mètres et s'immobiliser sur un tuyau de canalisation des eaux, non loin d'un pylône.

L'inspecteur Allard, de la CSST, a expédié un « avis de correction » à la CTCUM, il y a deux semaines. Il notait dans son rapport une « absence de méthode efficace pour identifier et éliminer les erreurs lorsqu'un mécanicien effectue un travail sur la direction d'un autobus ». M. Allard constate aussi un « manque d'information sur les risques à conduire un autobus ayant un manque de stabilité de la direction ».

Si l'on se fie aux déclarations de Mme Roy, qui était accompagnée hier de MM. Francis Thérien, directeur des transports, et Alain Picard, directeur de l'entretien des véhicules, les correctifs sont déjà en place. La riposte à « un premier incident de ce type » se fait sous l'angle d'une sensibilisation accrue de chacun à ses responsabilités. « Les mesures disciplinaires ne règlent rien » dans de tels cas, a répondu la présidente de la CTCUM à un journaliste en rappelant que chaque autobus fait l'objet d'une inspection aux trois mois (ou après 3.000 km parcourus) et qu'une vérification globale de l'autobus est effectuée à tous les 230.000 km.

Quant à M. Picard, il confirme que de nouvelles méthodes mises en place ont permis d'accélérer (par rapport à ce qui se passait il y a 5 ou 6 ans) le délai entre l'entrée d'un autobus au garage et le moment où s'effectuent les réparations. Il a aussi mentionné que

Le Devoir, vendredi 12 juillet 1966 3

La route tue plus

QUÉBEC (PC) — Le nombre d'accidents de la route ayant fait des victimes a augmenté de 22% au cours des cinq premiers mois de 1966, comparativement à la même période l'année dernière. C'est la première fois en cinq ans que la situation est aussi grave.

Selon la Régie de l'assurance automobile, il y a eu 83,000 accidents de la route de janvier à mai. Sur ces 83,000 accidents, plus de 18,500 ont causé des dommages corporels.

Ces accidents ont fait 21,191 victimes, soit 3,664 de plus qu'en 1964. Parmi ces victimes, on enregistre 623 morts, 2,314 blessés graves et 18,453 blessés légers.

Le nombre des victimes a augmenté dans toutes les catégories d'usagers. La situation, note le ministre des Transports, M. Guy Tardif, est particulièrement alarmante parmi les cyclistes.

Au cours des cinq derniers mois, les accidents de vélo ont impliqué 925 personnes, contre 670 l'année dernière pendant la même période. Dix cyclistes ont été tués, 68 ont été gravement blessés.

Le nombre de piétons tués dans des accidents routiers a également connu une augmentation sensible, atteignant 59 morts, soit 28 pour cent de plus que l'année dernière.

Face à ces hausses, affirme le ministre, il y a tout lieu de s'inquiéter sérieusement de ce que sera le bilan de l'été, puisqu'on enregistre généralement un taux sensiblement plus élevé d'accidents pendant la période estivale.

FAITS DIVERS

"LE SOLEIL", 15/07/85

B-11

Seize morts sur les routes durant la fin de semaine

♦ MONTREAL (PC) — Au moins 16 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle ce week-end au Québec. Dans tous les cas, il s'agit d'accidents routiers.

Un jeune homme de 22 ans, Marcel Simard, de Saint-Lin a perdu la vie hier matin sur la route 158 après avoir perdu la maîtrise de son véhicule.

Michel Toupin, âgé de 16 ans, de Cap-de-la-Madeleine, s'est tué dans la nuit d'hier à la suite du capotage du véhicule dans lequel il avait pris place. Le conducteur a tenté d'éviter une mouffette à Saint-Jacques et a perdu la maîtrise de son véhicule.

Dans la nuit d'hier, à Saint-Léon de Standon, dans Bellechasse, Bernard Drouin, âgé de 29 ans, de LaSalle, a perdu la maîtrise de son auto qui a capoté après avoir heurté des arbres.

Denis Harvey, âgé de 25 ans, de Clermont, a trouvé la mort, vers sept heures hier matin, dans une collision frontale survenue à Rivière-Malbaie dans Charlevoix.

Un motocycliste âgé de 45 ans, Germain Ouellette, de Trois-Rivières, est mort dans un accident survenu samedi vers 20h15 à Mont-Carmel. Il a perdu la maîtrise de son engin et a percuté un arbre.

Pierre Brisebois, âgé de 35 ans, de Saint-Colomban, a perdu la vie samedi vers 19h dans cette municipalité située à quelques kilomètres de Saint-Jérôme. En tentant de dépasser un véhicule, il a perdu la maîtrise de son automobile.

Un jeune homme de 32 ans, Alain Laliberté, de Saint-Isidore est mort dans un accident survenu samedi vers 18h30 sur la route 29 ouest à Sainte-Hélène de Bagot. La voiture du jeune homme a traversé le terre-plein, et frappé un véhicule qui roulait en sens inverse avant d'échouer dans le fossé.

Yvon Gagné, âgé de 49 ans, de Cabano, dans le Témiscouata, a

trouvé la mort samedi vers 18h quand sa trimoto a capoté dans une carrière de gravier.

Un homme de 78 ans, Théodore Malo, a perdu la vie dans un accident survenu samedi vers 17h sur la route 132 à la hauteur de Contrecoeur. La victime a omis de faire un arrêt obligatoire.

Egalement samedi soir, vers 23 heures, sur la route 138 à Saint-Tite-des-Caps, dans Charlevoix, une collision entre une auto et un original a causé la mort de Marie-Annie Voyer, âgée de 14 ans, de Beauport, et de Martin Caron, âgé de 18 ans, de Saint-Férol-les-Neiges. Quatre autres personnes prenaient place dans le véhicule au moment de l'accident mais elles s'en sont tirées avec des blessures mineures.

Un jeune homme de 21 ans, Guy Jobin, a perdu la vie samedi après-midi, dans un accident de la route survenu dans le quartier Neufchâtel à Québec.

Un piéton a été heurté samedi vers 22h à Havre-Aubert, aux îles de la Madeleine. La victime est Sylvain Boudreault, âgé de 19 ans, de cette localité.

Dans la nuit de samedi, un automobiliste de 29 ans de Chambly, Michel Bayard, s'est tué à Saint-Luc sur le Richelieu lorsqu'il a perdu la maîtrise de son véhicule qui s'est englouti dans le canal Chambly.

Une femme de 45 ans, est morte vendredi soir vers 21h30 à l'Ancienne-Lorette, après avoir été heurtée par une automobile. La victime est Alice Macdonald, de St-Thomas, en Ontario.

Charles Keid, âgé de 55 ans, de North Hatley, a péri dans le dérapage de son automobile sur la route 143, en Estrie, vendredi soir.

Par ailleurs, un homme de 18 ans est mort samedi des suites de ses blessures subies jeudi lors d'une collision entre sa moto et une automobile. La victime est Guy Gagnon de Trois-Pistoles.

Alcool, drogues et fatigue: un mélange extrêmement dangereux

Un document émanant de l'Alliance internationale du tourisme publié en avril dernier faisait état, entre autres choses, de deux sujets reliés à la santé et l'automobile: l'un traitant des drogues et de l'alcool, l'autre de la fatigue. Pas très nouveau comme sujet direz-vous peut-être. Mais devons-nous cesser de parler de la fatigue qui, selon la Japan Automobile Federation, expliquerait près de 40% des accidents routiers? Devons-nous cesser de parler des drogues (commerciales ou illégales) qui interviennent elles aussi dans une proportion tout aussi effarante en vertu de certaines données australiennes? Tant qu'à l'alcool, devons-nous laisser sous silence les 45% à 50% d'accidents auxquels on l'a reliés? La situation est d'autant plus dramatique qu'on mélange fréquemment ces trois dangereux ingrédients «anti-sécurité». Dans notre vie trepidante et parfois très exigeante, les conducteurs du type «sans-couleur» de bières pour relaxer plus un couple d'aspirines pour mes maux de tête plus cette fatigue d'une grosse journée sont peut-être beaucoup plus nombreux qu'on pense.

L'ALCOOL

À toutes les cinq minutes au Canada, une collision se produit où l'on peut mettre en cause l'alcool, d'après le Conseil canadien de la sécurité routière. Selon la Ligue de sécurité du Québec, moins de 10% des gens s'abstiennent de boire de l'alcool. Inversement, on peut donc conclure que 90% des gens boivent un peu, beaucoup ou énormément (on estime à environ 33% la proportion des buveurs qui pourraient être comptés comme alcooliques). Les accidents de la route causés par des personnes en état d'ébriété ont occasionné, au Québec seulement, des déboursés annuels de 150 millions de dollars, en plus du traitement des victimes, 36 millions (chiffres 1983). La consommation annuelle d'alcool per capita au Québec est passée de 6,77 à 10,62 litres de 1951 à 1979 (une hausse de 57% en 28 ans!). L'alcool s'est implanté dans nos mœurs à un point tel que même des groupes d'intervention se sont formés pour nous conseiller à l'importance d'une consommation «sobre» et «sécuritaire». C'est maintenant à nous d'implanter les bonnes manières sécuritaires.

LES DROGUES

La loi a officiellement établi le niveau maximum tolérable en ce qui concerne la conduite automobile sous influence de l'alcool. Qui ne connaît pas, en effet, la limite légale de 0,08? Mais une telle norme n'existe pas relativement aux drogues et médicaments, alors qu'on ne peut conduire un véhicule avec les «facultés affaiblies». Allons donc définir ce qui est tolérable ou non!

Bien sûr, les médicaments sont utiles dans le cadre d'un traitement ou tout simplement pour soulager un malade passager. Mais il faut bien lire les indications avant d'en prendre car certains peuvent entraîner de la somnolence, comme par exemple un simple sirop contre la toux. Lorsqu'il s'agit de prescription, le pharmacien, tout comme le médecin qui l'a prescrite, avertira habituellement le patient si le médicament peut nuire à la conduite automobile.

Et point n'est besoin d'éplucher longtemps sur les conséquences néfastes des drogues dites «illégalles» sur la conduite automobile.

LA FATIGUE

Contrairement aux drogues ou l'alcool, la fatigue est normale et sa solution est toute simple: du sommeil! La fatigue engendre, jusqu'à un certain point, certains des effets des deux problèmes précédents: elle altère notamment le jugement et par conséquent peut devenir la responsable d'erreurs parfois fatales.

Et si vous n'avez pas le choix et qu'il vous faut, malgré tout, rouler même fatigué, n'hésitez pas à faire quelques haltes. Il semble que de bonnes respirations peuvent contribuer à rafraîchir l'organisme en l'oxygénant. Mâcher de la gomme semble aussi avoir un effet positif contre la fatigue. L'automobiliste vigilant prévoira ses déplacements et planifiera les périodes de repos nécessaires pour avoir l'esprit clair!

RAPPELONS LES CONSEQUENCES SUR LA CONDUITE

La fatigue, les habitudes de consommation d'alcool, les drogues

et l'état psychologique du moment peuvent accentuer les effets de l'alcool et provoquer l'ébriété, même si votre taux d'alcoolémie n'atteint pas 0,08. En principe, vous pourrez donc être inculpé d'une infraction de conduite avec facultés affaiblies à moins de 0,08.

Le niveau de compétence et de réaction s'avère passablement affecté et ce, même avant d'avoir atteint 0,08! Le plus souvent, vous pourrez:

- oublier d'allumer vos phares et d'en réduire l'intensité quand vous croisez une autre voiture;
- changer votre vitesse, ou changer de voie inutilement;
- avoir de la difficulté à respecter les lignes d'arrêt (ou les ignorer complètement);
- rouler sur l'accotement ou au beau milieu de la rue;
- mal évaluer votre vitesse;
- ne pas prévoir les situations de danger.

Des tests ont déjà démontré que des personnes ayant consommé à peine plus que la limite légale d'alcool (0,08 ou 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang) avaient pris en moyenne 40% plus de temps pour arrêter, à une vitesse de 50 km/h seulement, que ceux n'ayant rien consommé.

UNE APPROCHE GLOBALE

On voit donc que chacun des problèmes mentionnés précédemment comporte des risques pour l'automobiliste et, encore une fois, il faut insister pour parvenir à sensibiliser le plus grand nombre possible de gens. Mais on s'apercevra vite, après avoir lu ce qui précède, que pour une conduite automobile vraiment sécuritaire, c'est une philosophie générale qu'il faut plutôt adopter lorsque l'on a la responsabilité de conduire d'un véhicule.

«Une bière c'est pas grave...» nous direz-vous. Et c'est vrai. Mais cette bière, associée à votre stress intense, ou votre fatigue, ou quoi encore, ou combinée à ce médicament qu'on vous a prescrit pour vous détendre... L'aptitude à conduire prudemment ne dépend donc pas uniquement de la pratique et de l'expérience. La condition mentale et physique y est aussi pour beaucoup.

Les chiffres précis sur le mélange alcool-médicaments n'existent pas et pour ce qui est de mesurer la fatigue, on n'en parle même pas. Il s'agit pourtant de trois éléments présents dans la plupart de nos vies d'automobilistes. Il est grand temps, surtout, en cette période propice aux longs déplacements, de se montrer critique à leur égard avant que d'autres statistiques encore plus sombres viennent corroborer les présents propos.

Le Devoir, samedi 20 juillet 1966 3

Véhicules québécois vérifiés gratuitement jusqu'à la mi-août

CAROLE DEAULIEU

Les automobilistes québécois pourront au cours des trois prochaines semaines faire vérifier gratuitement l'état des freins et de la direction de leur véhicule automobile.

Le ministre des Transports du Québec, M. Guy Tardif, a en effet lancé hier *Jeunes Mécanos*, un programme de vérification mécanique qui fournira de l'emploi à une soixantaine de jeunes étudiants du secondaire d'ici à la mi-août.

Depuis hier, seize polyvalentes de la province ont ouvert leurs ateliers aux jeunes mécaniciens qui effectuent les vérifications sous la supervision d'un professeur.

Selon M. Tardif, ce programme permettra aux jeunes « de mettre à profit leurs connaissances » tout en les sensibilisant « aux liens existant entre la sécurité routière et le bon état mécanique de véhi-

cules. Les statistiques du ministère révèlent que 18 % des accidents de la route sont dus à des défaillances mécaniques.

Le ministère estime que plus de 10,000 véhicules pourront être vérifiés grâce à ce programme. Les propriétaires des véhicules jugés conformes se verront remettre un certificat et une vignette. La vérification se fera sur une base volontaire et dans l'ordre d'arrivée des véhicules.

Le ministre a fait savoir que le programme *Jeunes mécanos* pourrait être poursuivi sur une base permanente « s'il remporte le succès escompté ».

Le programme *Jeunes Mécanos* est parrainé par la Régie de l'assurance automobile du Québec et le ministère de l'Éducation, dans le cadre de l'Année internationale de la Jeunesse. Il coûtera au gouvernement québécois un peu plus de \$ 150,000. Les jeunes mécaniciens gagneront \$ 4 de l'heure et leurs superviseurs recevront \$ 20 de l'heure.



La route tue plus au Québec qu'ailleurs au pays La Régie de l'assurance automobile blâme la police

Beaucoup plus d'accidents et moins de contraventions

**Un dossier
LA PRESSE**

La route tourne et descend. La limite est de 80 km/h mais l'homme roule à 120. Soudain, il voit une auto devant lui. Il accélère, franchit la ligne continue, perd la maîtrise de sa Chevrolet, s'écrase dans le fossé et meurt sur le coup.

ANDRÉ NOËL

Comme bien d'autres Québécois, Pierre B., 35 ans, a joué à la roulette russe sur la route samedi dernier. Comme bien d'autres, il s'est peut-être dit qu'il ne courait pas beaucoup de risques d'être arrêté par la police.

Le nombre d'accidents avec victimes n'a pas cessé d'augmenter depuis 1982. Chiffres à l'appui, la Régie de l'assurance automobile du Québec met directement la police en cause. Quand le chat n'est pas là, les souris dansent.

« Il y a lieu de s'interroger sur l'organisation de la surveillance policière sur les routes du Québec, notamment sur l'insuffisance du nombre de policiers affectés spécialement à cette tâche », note le dernier rapport d'activité de la régie.

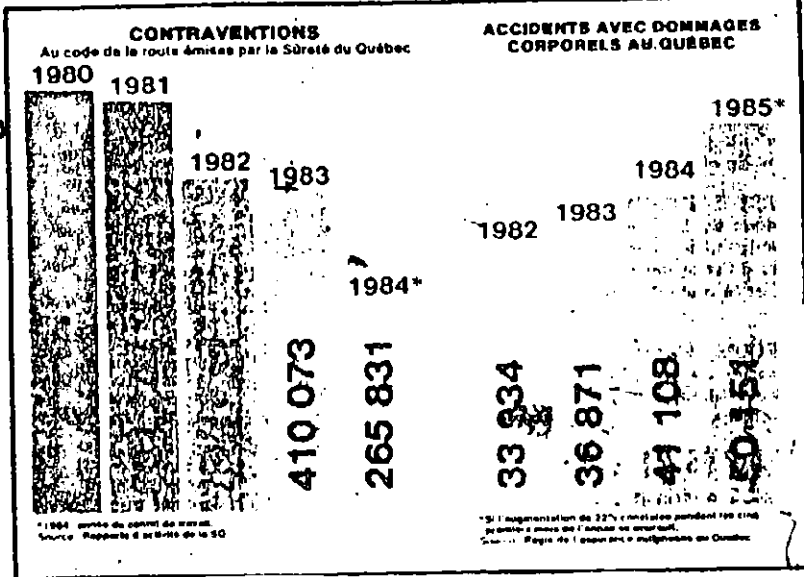
Ainsi, le nombre de contraventions émises par la Sûreté du Québec pour des infractions au

code de la route est passé de 543 520 en 1980 à 410 073 en 1981. L'année dernière, il n'était plus que de 265 831 à cause d'un conflit de travail.

Le président de la Régie, M. Raymond Vézina, ne mâche pas ses mots: « J'explique beaucoup le comportement de plus en plus risqué des conducteurs québécois, je ne dirais pas par l'absence mais par une moins grande présence des policiers sur la route », a-t-il dit au cours d'un entretien cette semaine.

Les statistiques démontrent que la route tue plus au Québec (1 222 morts en 1981) que dans

voir POLICE en A 2



POLICE

SUITE DE LA PAGE A 1

les autres provinces, sauf au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard où les routes sont plus exposées aux intempéries et moins pavées qu'ailleurs.

Il y a eu 34 morts de la route sur 100 000 conducteurs au Québec en 1984, comparativement à 19 en Ontario et à une moyenne canadienne de 23.

Le nombre d'accidents fatals n'a pas cessé d'augmenter depuis la diminution enregistrée en 1982. Pendant les trois premiers mois de 1985, il a augmenté de 22 p. cent par rapport à la même période de l'année dernière, alors qu'il a diminué de 5,3 p. cent dans les autres provinces.

Or, la police semble moins active ici:

Le kilométrage parcouru par chaque voiture de la Sûreté du Québec est passé de 45 700 en 1979 à 35 426 en 1983, et à 32 878 en 1984 (année du sondage).

À titre de comparaison, les voitures de l'Ontario Provincial Police ont roulé en moyenne 60 150 km en 1983, c'est-à-dire près de deux fois plus que les voitures de la SQ.

Pourtant, le budget de la SQ a doublé de 1979 à 1984. Il faut dire que la proportion des dépenses consacrées aux salaires et au régime de retraite est passée à

près de 90 p. cent (de 88,5 à 89,5 millions pour le régime de retraite en cinq ans), ce qui laisse moins d'argent pour faire rouler les voitures.

Dans le Grand-Montréal, le nombre de délits de fuite a augmenté à près de 20 000 l'année dernière, mais la police de la Communauté urbaine n'a retracé que le tiers des conducteurs.

Dans le Grand-Toronto, la police a arrêté 88 p. cent des conducteurs responsables des quelque 10 000 délits de fuite.

La Banque d'assurance automobile se plaint aussi que les policiers québécois arrêtent beaucoup moins de conducteurs ivres que partout ailleurs au Canada.

Selon Statistique Canada, seulement 874 conducteurs québécois sur 100 000 ont été accusés d'avoir conduit avec des facultés affaiblies en 1983. C'est le plus bas taux au pays. La moyenne est de 450.

Or, les conducteurs québécois ne sont pas plus sobres que les autres, indique la Régie de l'assurance automobile.

L'augmentation du nombre d'accidents ne peut pas être non plus imputée à une augmentation du parc automobile: le nombre de véhicules en circulation s'est accru de seulement deux p. cent en 1984.

La croissance des accidents s'explique, pour l'essentiel, par un comportement irréflecti ou irresponsable d'un grand nom-

bre d'automobilistes: conduite avec facultés affaiblies, excès de vitesse, non-respect des règles élémentaires, note la Régie de l'assurance automobile.

Mais, justement, qu'est-ce qui explique ce comportement irréflecti?

«Les efforts qu'on fait en sécurité routière sont comparables à une chaîne, et le maillon le plus faible, c'est la surveillance policière», répond le président de la Régie M. Vézina.

Le ministre des Transports, M. Guy Tardif, a dit hier que la présence policière constituait effectivement un problème.

«La route tue cinq fois plus que les meurtres», a-t-il dit lors d'une entrevue. Mais la police ne met pas cinq fois plus d'efforts à surveiller les routes.

«Elle ne fait que traduire les préoccupations du public. Un meurtre, ça fait les manchettes... C'est plus valorisant pour un policier de trouver un bandit que de donner des amendes.»

Le président de la Ligue de sécurité du Québec, M. Yves Mondoux, croit qu'il y a «un lien direct entre la diminution des forces policières et l'augmentation des accidents.»

«Tout le monde s'aperçoit que les fous de la route vont bon train sans se faire arrêter, dit-il. De toute façon, tout le monde roule vite, et c'est à cause de la quasi-certitude qu'ils ne se feront pas arrêter.»

Le président du Groupement des assureurs du Québec, M. Paul Brochu, soutient que l'absence de policiers sur les autoroutes du Québec «crée un état d'esprit qui favorise la vitesse.»

«J'ai fait Montréal-Québec sur la 20 mercredi dernier à 105 km/h, et je me suis fait dépasser par presque tout le monde, tout le long de l'autoroute. Les gens conduisent vite, très vite, ils roupent, ils tournent sans indiquer. Évidemment, je n'ai pas vu un seul policier.»

M. Vézina souligne que beaucoup de conducteurs québécois ralentissent dès qu'ils arrivent aux États-Unis ou en Ontario parce qu'ils craignent de se faire arrêter.

Dans un rapport remis à la SQ et à M. Tardif, il recommande la création de patrouilles spécialisées dans la surveillance routière, comme ce qui existe dans la majorité des États américains et dans des provinces canadiennes.

M. Tardif a dit qu'il allait étudier la suggestion.

Entre temps, M. Vézina souhaite une présence accrue des policiers sur les routes. Il faut agir vite, car juillet et août voient le plus grand nombre de victimes.

Il a été impossible d'obtenir quelque dérogation que ce soit à la SQ. Le responsable de la sécurité routière, l'inspecteur chef Pierre Gagné, est en vacances.

Où est passée la police de la route?

Le dossier que publie LA PRESSE ce matin sur la sécurité routière est accablant. Accablant pour les automobilistes du Québec dont les abus au volant relèvent de la pathologie. Accablant pour la Sûreté du Québec qui délaisse la surveillance des routes et néglige d'appliquer le Code. Accablant pour le gouvernement qui se montre insensible au problème et n'offre pas à sa police les moyens d'accomplir sa mission.

La statistique illustre la gravité de la situation. En 1982, le nombre d'accidents fatals avait légèrement fléchi. Mais, depuis lors, la hausse est constante: la route tue plus ici que dans la plupart des autres provinces (1 222 morts en 1984). Le nombre d'accidents causant des victimes a diminué de 5,3 p. cent au cours des trois premiers mois de 1985 dans toutes les provinces, sauf au Québec où il a augmenté de 22 p. cent de janvier à mai au regard de la même période en 1984. Et pourtant les contraventions émises par la SQ pour infractions au Code de la route diminuent.

Tous les organismes intéressés s'en émeuvent. La Régie de l'assurance automobile, par la voix de son président, vient de lancer un cri d'alarme. M. Raymond Vézina a beau y mettre les formes, il n'a pas le choix: il rejette sur l'insuffisance policière la responsabilité d'un drame plus meurtrier que la criminalité. Les voitures de la SQ roulent moins sur les routes du Québec aujourd'hui qu'en 1979 malgré le doublement du budget. Où va l'argent? Aux salaires et au régime de retraite; on fait des économies sur l'essence et les automobiles.

Dans la Communauté urbaine de Montréal, le bilan est à peine meilleur: la police ne retrace que le tiers des conducteurs coupables de délits de fuite en 1984. À Toronto, 68 p. cent des coupables sont arrêtés. L'ébriété au volant est moins réprimée au Québec que partout ailleurs au Canada.

Ne cherchons pas longtemps les causes. Le président de la Ligue de sécurité du Québec, Yves Mondoux, la situe dans ce lien qu'il établit entre la diminution des forces policières et l'augmentation des accidents.

Tous ceux qui roulent régulièrement sur les routes et les autoroutes ont constaté un relâchement inquiétant depuis une vingtaine de mois. Ceux qu'on appelle les «fous du volant» s'en tirent impunément. On roule vite maintenant sans crainte d'une intervention policière. Mais, bien pire que la vitesse, on roule n'importe comment, on passe d'une voie à l'autre sans avertir, on double à droite, on emprunte l'accotement, on refuse de céder la place, on «coupe» à tort et à travers. Certains soirs, sur le boulevard Métropolitain et les autoroutes de la région, la circulation est littéralement affolante. Une étude réalisée par un psychologue d'ici confirme ce que l'on pouvait deviner: les frustrations, l'agressivité, l'anxiété, les inhibitions, tout passe par le volant.

Comment changer les choses? L'autre jour, M. Guy Tardif, ministre des Transports, constatant la détérioration du bilan routier, alertait les citoyens qu'il appelait à la prudence. Il a raison mais les exhortations ne suffisent plus.

On attend d'abord du gouvernement qu'il mette à la disposition de la police les moyens d'entreprendre une action efficace. D'abord une présence des voitures de la SQ sur les routes. En les voyant, les automobilistes s'obligent à respecter les normes. C'est là un mode préventif dont les effets sont supérieurs à ceux du régime répressif. Les pièges à radar ne détectent pas les usagers les plus dangereux.

Pour assurer la présence nécessaire de la police sur les routes, le Québec doit créer une patrouille routière, semblable à celle que possèdent plusieurs États américains et dont l'une des priorités serait de combattre l'ivresse au volant et la conduite dangereuse.

Mais toutes les recommandations des groupements d'assureurs, de la Régie d'assurance automobile et de la Ligue de sécurité du Québec resteront vaines si les ministres responsables, à la Justice et aux Transports, n'interviennent pas dès cet été pour accomplir ce qui est en leur pouvoir de faire dès maintenant, en cette période de l'année où le nombre des victimes de la route est le plus élevé: accroître sensiblement la présence de la SQ sur le réseau routier. On ne voit plus la police cet été au Québec.

Québec, Le Soleil, lundi 22 juillet 1985

P. A-5

FAITS DIVERS

14 morts au cours du week-end dont 4 noyades

♦ **MONTREAL (PC)** — Au moins 14 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle ce week-end au Québec.

Quatre personnes ont péri noyées, une femme est morte dans l'incendie de sa demeure et neuf personnes sont mortes sur les routes.

Le journaliste sportif Ghislain Luneau du Journal de Montréal, âgé de 28 ans est mort dans la nuit de samedi à la suite d'une collision frontale sur la route 117, en Abitibi.

Tôt dans la nuit de vendredi à samedi, une femme qui circulait à pied a été happée par

un véhicule, à Trois-Rivières. Il s'agit de Madeleine Brousseau-Bouchard, de Pointe-du-Lac.

Une femme de 40 ans, Mireille Julien, est morte tôt samedi matin dans l'incendie de sa demeure à Laval.

Claude Gagné, âgé de 36 ans, de Saint-Stanislas, a perdu la vie dans la nuit de samedi à la suite du capotage de son véhicule survenu à Saint-Thimothée, dans la région de Valleyfield.

Un motocycliste de 29 ans, Mauril Murray, de Saint-Luc, dans le comté de Matane, a péri dans une collision

avec une automobile survenue samedi après-midi sur la route 195 à Saint-Jérôme de Matane.

Une jeune homme de 19 ans, Martin Cyr, de Saint-Valérien, est mort après avoir perdu la maîtrise de son véhicule à Saint-Eugène, dans la circonscription de Rimouski. La tragédie est survenue samedi en début de soirée.

Un bambin de trois ans a été découvert sans vie dans la piscine familiale, située à Lac-à-la-Tortue, samedi après-midi vers 14h. Le petit Tommy Trudel aurait profité d'un moment d'inattention de ses parents pour grimper dans la piscine

hors-terre.

Réal Gosselin, âgé de 34 ans, de L'Épiphanie, s'est noyé samedi après-midi, vers 15h30, dans la rivière Mistassini, au Lac-Saint-Jean. L'homme se baignait lorsqu'il a soudainement perdu l'équilibre.

Deux pêcheurs se sont noyés après que leur embarcation eut chaviré. La tragédie est survenue samedi matin, vers 10h45 au lac de Roche, à Forestville. Les victimes sont Gustave Bouchard, âgé de 45 ans et Mario Tremblay, âgé de 26 ans, tous deux de Les Escoumins.

Une collision frontale survenue sur la route 117 à Saint-

Faustin, dans les Laurentides, a coûté la vie de Pierette Blouin-Bureau, âgée de 45 ans, de Saint-François à Laval.

Un piéton a été heurté samedi soir, vers 22h, par un véhicule au moment où il traversait l'autoroute 15 à Saint-Sauveur. La victime est William Burke, âgé de 23 ans, de Montréal.

Un accident impliquant un véhicule et un train a fait deux victimes hier matin, vers 8h30, sur la route Henry à Bonaventure, en Gaspésie. Il s'agit de Jeannot Gallant, âgé de 52 ans, de Sherbrooke, et Gabriel Guénette, âgé de 48 ans, de Montréal.

Des flics trop peu sorteux

L'un des mandats de la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) est de promouvoir, avec d'autres partenaires des secteurs public et privé, la sécurité routière. A cet égard, le président de cette mutuelle d'Etat, M. Jean Vézina, assume pleinement ses responsabilités en dénonçant, dans son dernier rapport annuel, un laxisme éhonté sur le plan de la prévention policière. En somme, si nos routes et autoroutes sont des pistes d'accélération pour quelques "fous du volant", c'est qu'en bonne part nos patrouilleurs de la SQ en particulier, se déguisent en courants d'air.



par
Roger
BELLEFEUILLE

A telle enseigne que le carnage routier, loin de s'atténuer, prend des allures alarmantes. Et si 1985 maintient sa vitesse de croisière à ce chapitre, le bilan sera tout bonnement désastreux en coûts de toutes sortes. Les trois premiers mois de l'année ont accusé une hausse d'accidents de plus de 14 pour 100. A moins d'un virage, l'on se dirige vers le noir sommet de 1981.

Il ne s'agit pas bien sûr de pointer un doigt accusateur vers les agents provinciaux et municipaux individuellement. Bien qu'à cet égard, le conflit qui a ralenti le zèle des membres de la SQ en 1984 et 1985 n'a nullement incité les usagers de la route à plus de modération. Il faut cependant regarder davantage du côté des moyens mis à la disposition des divers services policiers.

Il faudrait savoir par exemple pourquoi les patrouilleurs de la SQ se font moins "sorteux" que leurs homologues de la Ontario Provincial Police. En 1983, par exemple, bien que la grogne des agents de la SQ ne s'était pas encore manifestée ouvertement, ils ont parcouru deux fois moins de kilomètres que les patrouilleurs ontariens. Or, la route tue davantage ici que dans cette province.

Il ne fait pas de doute, en dépit des propos feutrés du président de la RAAQ, que mis à part l'imprudence et l'irresponsabilité de maints conducteurs, la timide présence policière sur nos routes aggrave les facteurs de risques. A La Presse, il confie d'ailleurs qu'il s'agirait du plus faible maillon de tout le treillis préventif.

D'ailleurs, l'organisme a saisi les deux ministres les plus concernés, celui des Transports et celui de la Justice de cette criante lacune. En somme, trouver des moyens d'accroître la surveillance policière. D'autres provinces et des Etats américains ont recours à des "highway patrols". Des escouades sûrement aussi efficaces et sans aucun doute moins coûteuses pour ce type d'effraction que des agents d'abord formés pour la répression du crime. Une alternative qui se présente comme justifiée et rentable pour les finances municipales là où l'on confie la distribution des contraventions pour délit de stationnement à des auxiliaires. Une voie qui devrait retenir l'attention des législateurs avant même d'envisager une augmentation des effectifs de la SQ.

D'autant plus qu'un tel corps de patrouilleurs, a moins d'accointances syndicales, pourrait continuer à veiller sur la bonne conduite des usagers de la route, si jamais les membres de la SQ décidaient d'arborer de nouveau la moustache et de porter le jean.

Pour l'imédiat cependant la langueur estivale et les distractions d'une campagne au leadership n'autorisent aucunement un catastrophique laissez-faire.

LA PRESSE, 25 juillet 1985

TAUX ÉLEVÉ D'ACCIDENTS SUR LA ROUTE

La SQ refuse de porter seule tout le blâme

La direction de Sûreté du Québec affirme qu'il est faux de prétendre que les policiers qu'elle dirige sont les seuls responsables de l'augmentation du nombre d'accidents sur les routes du Québec.

ANDRÉ PÔPIN

Ces statistiques, révélées par LA PRESSE samedi dernier, indiquaient que le nombre d'accidents sur les routes du Québec avait augmenté considérablement depuis 1979.

La SQ tient à préciser que les statistiques fournies par les organismes gouvernementaux - la Régie d'assurances automobile du Québec - ne tiennent pas compte du fait que la SQ ne couvre pas l'ensemble du territoire québécois, en ce qui a trait aux accidents routiers. En effet, toutes les municipalités - par exemple Montréal, Laval, Longueuil, Québec - ne sont pas appelées à la SQ pour les accidents routiers.

La direction de la SQ s'inquiète aussi du fait que les organis-

mes gouvernementaux ne s'inquiètent jamais de l'état des routes et des facteurs sociaux lorsqu'ils analysent les statistiques. « On parle plutôt de la diminution de la surveillance policière. »

La SQ affirme par ailleurs qu'il ne se produit à peu près pas d'accidents graves sur l'autoroute 20 qui relie Montréal et Québec. Les dirigeants ajoutent qu'ils consacrent plus d'efforts à la surveillance des routes secondaires.

Le communiqué de la SQ précise que le nombre d'accidents mortels, couverts par ce service, est passé de 828 à 680 de 1980 à 1984. Par ailleurs, toujours selon les données de la SQ, le nombre de blessés est passé de 47 717 à 21 962 pour la même période.

Il faut cependant préciser que pour la même période, le nombre de contraventions pour des infractions est passé de 529 331 à 261 991. Le nombre d'arrestations pour facultés affaiblies est passé de 18 850 à 11 118.

À quelle vitesse faut-il rouler ?

Certains automobilistes québécois ont dû faire face à une dure réalité: ils ont appris qu'on peut mériter une contravention, au volant, pour excès de lenteur...

Ils ne sont pas nombreux, ceux qui osent se rendre coupables de cette étrange effraction: exactement 81 en 1984. Comparativement aux 158 000 autres coupables d'excès de vitesse, ils représentent évidemment une infime minorité. Mais ils sont utiles à l'ensemble. Car ils font la preuve que la sécurité ne réside pas nécessairement dans la lenteur; et que la vitesse est une notion relative qu'il faut étudier de près pour apporter une solution au problème des accidents de la route.

En France, on vient de réduire la vitesse sur certaines autoroutes. Ou, plus correctement: on a décidé d'une vitesse limite sur certaines routes où l'excès était autrefois de rigueur. Un peu comme en Allemagne de l'Ouest et comme en Italie: certaines règles apparaissent là où régnait récemment la liberté absolue.

Mais on a découvert également que l'automobiliste qui filait à 60 km/heure sur la voie de gauche d'une autoroute peut se trouver à l'origine de graves accidents en obligeant ceux qui le suivent à ralentir brusquement. Quelle que soit la vitesse de ceux qui frappent, c'est celui qui est frappé qui est le coupable. C'est pourquoi la Sûreté du Québec est bien avisée en imposant des contraventions aux chauffeurs inconscients qui causent le malheur des autres.

Parmi les autres, certains peuvent conduire beaucoup trop vite. La preuve, c'est que 158 000 furent arrêtés pour excès de vitesse. Sans compter le fait que les agents de la Sûreté laissent ordinairement une marge généreuse aux conducteurs; et que des milliers de conducteurs peuvent conduire des milliers de milles sans jamais voir un agent de la Sûreté. Ce qui signifie que le Québec surveille les excès; mais ne tombe pas dans l'hystérie légaliste qui nous menace toujours.

L'Ontario, qui fait face aux mêmes problèmes que le Québec, semble vouloir adopter une législation rigoureuse. Par exemple, la police provinciale aura le droit d'imposer l'alcootest à tout automobiliste, sans même la présomption d'ivresse ou de conduite dangereuse. Une telle méthode préventive peut évidemment mener à des comportements policiers abusifs: les agents n'ont qu'à se tenir à la porte des restaurants ou des bars et imposer le test à tous ceux qui en sortent, au cas où ils auraient bu, au cas où ils conduiraient une voiture, au cas où ils dépasseraient la limite d'alcool permise, au cas où ils se rendraient coupables de conduite en état d'ébriété...

Plus que cela. À Toronto, à partir de lundi prochain, les policiers auront le droit de photographier tous les automobilistes soupçonnés d'avoir conduit en état d'ivresse; et de prendre leurs empreintes digitales pour faciliter la tâche le jour où il faudra prouver la récidive...

Le Québec serait-il laxiste?

Peut-être, si on le compare à d'autres provinces ou même aux États-Unis. Sûrement pas si on le compare à des pays d'Europe.

Mais comme les accidents sont nombreux et graves, il faut s'interroger. Il faudrait alors que la Sûreté du Québec mette sur pied un programme aussi intelligent que rigoureux. C'est-à-dire une législation qui respecte autant le bon sens, la relativité, les circonstances et les lieux, que la vie de tout le monde.

Jean-Guy DUBUC

Contrôles de la route au hasard

Les policiers peuvent-ils à l'improviste intercepter des automobilistes pour vérifier s'ils conduisent alors que leurs facultés sont affaiblies par l'alcool ou d'autres drogues?



par
Alain
GUILBERT

Où bien décider la Cour suprême du Canada dans un jugement majoritaire qui risque de susciter beaucoup de controverse.

La décision du plus haut tribunal du pays fait suite à l'arrestation d'un citoyen de Toronto, il y a 5 ans, qui avait refusé de fournir un échantillon de son haleine dans le cadre d'un programme désigné sous les lettres RIDE (en anglais, Reduce Impaired Driving Everywhere ou, traduit librement "réduire la conduite avec facultés affaiblies en tout temps").

L'automobiliste avait été successivement acquitté de l'offense qu'on lui reprochait en Cour provinciale, puis devant la Cour suprême de l'Ontario.

Le noeud du litige consistait à déterminer si les policiers peuvent arrêter des automobilistes au hasard pour vérifier l'état dans lequel ils se trouvent.

Le juge Gerald LeDain, qui a rédigé l'opinion majoritaire de la Cour suprême, établit clairement que la conduite d'une automobile est un privilège et non un droit.

La preuve qu'il s'agit d'un privilège réside dans le fait que pour conduire un véhicule-automobile, un citoyen doit déterminer un permis à cet effet et se conformer à certaines obligations légales, comme celles de mettre sur la route un véhicule qui soit en bon état, de respecter les limites de vitesse permise, de ne pas avoir des facultés affaiblies par l'alcool ou d'autres drogues. Les tribunaux peuvent retirer les permis de ceux qui ne se soumettent pas à ces exigences.

Depuis toujours au Canada, on reconnaît aux policiers le droit d'intercepter des véhicules pour éliminer les "minoues", pour contrôler les permis de conduite et les certificats d'enregistrement.

C'est précisément dans le même contexte que la Cour suprême vient de légaliser en quelques sortes les vérifications au hasard pour éliminer les personnes qui conduisent alors que leurs facultés sont affaiblies par l'alcool.

L'alcool est devenu le fléau du siècle sur les routes. Les statistiques établissent clairement que l'alcool joue un rôle dans la majorité des accidents de la circulation.

Dans notre société, la liberté des uns s'arrête où commence celle des autres. Les automobilistes qui se conforment à toutes les règles ont aussi le droit de circuler sur les routes en toute sécurité, sans craindre constamment d'y trouver la mort, d'y subir des blessures ou d'avoir leur propre véhicule endommagé par d'autres conducteurs téméraires ou insouciantes.

Les juges qui ont exprimé leur dissidence sur cette question, dont le juge en chef Brian Dickson, craignent que les interventions des policiers lors de vérifications au hasard constituent une atteinte à la liberté individuelle.

L'importance même de la dissidence (trois juges sur sept) illustre bien la délicatesse du sujet et pourquoi il risque de provoquer la controverse.

Ce qu'il faudra surveiller attentivement à l'avenir, c'est la façon dont les policiers utiliseront ce droit nouveau que vient de consacrer la Cour suprême.

Entre procéder à une vérification pour assurer la sécurité des citoyens et brimer les droits individuels d'un automobiliste, la distinction risque d'être fragile.

Les citoyens et les médias d'information devront faire preuve de vigilance pour s'assurer que les policiers ne font pas de discrimination dans leur façon d'agir et qu'ils soient respectueux des droits de chacun.

Dix personnes perdent la vie de façon accidentelle

◆ (D'après LE SOLEIL et PC) — Au moins dix personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec durant le dernier week-end, dont trois dans l'Est de la province. Du nombre, deux jeunes hommes habitant sur la Rive-Sud de Québec et un autre dans la région de Chicoutimi, ont péri dans des accidents de la route.

En début d'après-midi, hier, Rénéald Laprise, âgé de 32 ans, de Saint-Honoré (Dubuc) a perdu le contrôle de sa moto sur la route 172, à Shipshaw. Le jeune motocycliste roulait à vive allure sur une longue portion de route bien droite, dans le secteur Saint-Jean-Vianney, et sa moto a violemment heurté le garde-fou en bordure de la route, entraînant la mort de son conducteur.

Vers 16h15 samedi, Yves Bolduc, âgé de 26 ans, de Pontbriand, a percuté avec sa motocyclette l'arrière d'une automobile, sur la route 269 à Saint-Jacques-de-Leeds, près de Thetford-Mines. Il est décédé sur le coup.

Le même jour, vers 2h du matin, Daniel Cloutier, âgé de 21 ans, de Charny, perdait le contrôle de sa voiture à Saint-Jean-Chrysostome, près de Lévis. Il n'a pas survécu à l'accident.

Une collision frontale survenue dans la nuit de dimanche sur la route 227 à Saint-Jean-Baptiste, a coûté la vie de Guy Paquette, âgé de 34 ans, de Sainte-Angèle-de-Monnoir. La victime qui aurait mal négocié une courbe a perdu le contrôle de

son véhicule et a percuté de plein fouet une fourgonnette qui circulait en sens inverse.

Micheline Gauthier, âgée de 23 ans, de Verdun, s'est tuée après avoir perdu la maîtrise de son véhicule, vers 4h30, samedi matin, sur l'autoroute 40, près de ville d'Anjou.

Une jeune femme de 20 ans, est décédée dans la nuit de samedi, après avoir perdu le contrôle de son véhicule sur la route 105, à Hull, dans l'Outaouais. La victime est Julia Hurtig, de Nepean, en Ontario.

Une septuagénaire a perdu la vie samedi matin vers 8h lorsque la voiture qu'elle conduisait s'est emballée et est allée s'écraser contre un abri d'autobus à Cap-de-la-Madeleine. La victime est Emilia Trudel, âgée de 75 ans, de Trois-Rivières.

Un motocycliste âgé de 30 ans, Michel Hamel de Windsor, a perdu la vie samedi vers 15h45, après avoir perdu le contrôle de son engin dans cette municipalité de l'Estrie.

Eddy Alaire, âgé de 35 ans, de Timmins, en Ontario, s'est noyé samedi en fin d'après-midi dans le lac Gaboury, à Moffet, en Abitibi. Il a été emporté par le courant.

Une fillette de 9 ans, Lina Pelletier, a été happée par une automobile vendredi vers 18h30 à Sabrevois lorsqu'elle se promenait à bicyclette.

Le Soleil, samedi 185, B-11

Six autres victimes sur les routes du Québec

◆ Les accidents routiers ont fait six autres victimes dans l'est du Québec, en fin de semaine, ce qui porte à huit le nombre de personnes qui ont péri sur la route, au cours du week-end.

par Lucien LATULIPPE

Ces tragédies ont été enregistrées dans les villes de Baie-Comeau, Sept-Îles et Rimouski, ainsi qu'aux Grandes-Bergeronnes sur la Côte-Nord, et dans la région de Thetford-Mines.

A Baie-Comeau, Andrée Parent, âgée de 35 ans, de Laval-des-Rapides, est morte à la suite d'une collision entre la moto sur laquelle elle était passagère et une auto, au croisement du boulevard Lafleche et de la rue Bélanger, vers 13h30 samedi. Elle aurait morte peu après son arrivée dans un hôpital de Québec.

La police de Baie-Comeau mentionne que le conducteur de la moto avait subi des blessures graves. Cette ville a enregistré, en fin de semaine, quatre autres accidents impliquant des motos. Depuis le début de l'année, elle déplore neuf morts dans ses rues et une centaine d'accidents avec 128 blessés dont 31 étaient dans un état grave.

A Sept-Îles, la tragédie est survenue vers 3h du matin, dimanche, sur la route 138, dans la partie ouest de la ville. L'auto que conduisait Mme Doris Desrosiers, âgée de 28 ans, de Sept-Îles, a pris une embardée et la jeune femme est

morte dans un hôpital de Québec, dimanche soir.

A Rimouski, la victime est Mme Line Lavoie-Demers, âgée de 30 ans, de Québec. La tragédie est survenue tôt samedi en face de l'Hôtel Séjour l'Ermitte, sur le boulevard Saint-Germain ouest. Selon la police de Rimouski, Mme Lavoie-Demers aurait été heurtée par une auto au moment où elle traversait la rue ou faisait de l'auto-stop sur le bord du boulevard. Sa mort a été constatée au centre hospitalier de Rimouski et Me Jacques Bérubé a ouvert l'enquête de

coroner.

Quant à la tragédie survenue aux Grandes-Bergeronnes, elle a coûté la vie à Sylvain Bouchard, âgé de 22 ans, des Escoumins. L'auto aurait pris une embardée en tentant d'en doubler une autre sur la 138. Selon la Sûreté du Québec à Tadoussac, le jeune homme qui n'était pas attaché a été éjecté et il a été écrasé sous son propre véhicule. Son compagnon, Germain Morneau, de Sault-au-Mouton, avait attaché sa ceinture de sécurité, mais il a quand même subi des blessures graves.



La photo, parue sur...

Deux jeunes gens de Thetford-Mines sont morts vers 3h, hier matin, sur la route 287 reliant la ville de Thetford au village de Saint-Jean-de-Brébeuf. Les victimes ont été identifiées comme étant Jean-François Lévesque, âgé de 28 ans, fils d'André-Louis, domicilié au 728 de la 9e Avenue, et Francine Beaulieu, âgée de 21 ans, fille de Léo, demeurant au 152 du chemin de l'Aéroport. Le conducteur a raté une courbe et l'automobile a pris une spectaculaire embardée comme le démontre le photographie ci-dessus.

Dix-huit morts durant le week-end

◆ (D'après PC) — Sept personnes ont perdu la vie de façon accidentelle dans l'Est du Québec au cours de la fin de semaine. En tout, il y a eu 18 morts accidentelles dans l'ensemble de la province pour la même période, dont 14 à cause de la route.

Deux hommes ont été victimes d'accidents de la circulation hier dans la région. Marcel Couture, âgé de 22 ans, de Saint-Apolline de Montmagny, mourait peu après minuit, dimanche matin, après avoir perdu la maîtrise de son véhicule à Saint-Camille de Bellechasse, sur la route 281. Par ailleurs, un autre conducteur a péri après avoir perdu le contrôle de sa voiture, vers 9h40 du matin, à Lac-Sergent, près de Sainte-Catherine. Malgré leurs recherches, les policiers n'ont pas encore été en mesure d'identifier cette deuxième victime.

Une femme et un enfant ont été mortellement heurtés par une automobile, au moment où ils s'apprêtaient à monter dans leur véhicule samedi après-midi à Dolbeau, au Lac-Saint-Jean. Le conducteur de l'automobile en question est également décédé. Les victimes sont Yolande April-Labrie, 41 ans, de Dolbeau, Marie-Eve April, quatre

ans, de Saint-Jean-Chrysostome, et Gilles Tremblay, 44 ans, de Dolbeau.

Un piéton, Richard Robin, âgé de 26 ans, de Duberger près de Québec, a été renversé par une automobile vendredi soir, sur le boulevard Laurier à Sainte-Foy.

Une collision qui s'est produite en fin de soirée, vendredi, à Charlesbourg, a fait un mort et plusieurs blessés. La victime est Michel Dorval, âgé de 19 ans, de Québec.

Un automobiliste de 27 ans, Jean-Marc Côté, de Danville, s'est tué dans une collision frontale survenue vendredi sur la route 116.

Laurier Chagnon, âgé de 35 ans, de Longueuil, a trouvé la mort vendredi en début de soirée dans un accident qui s'est produit à l'intersection des rues Dufferin et Daniel, à Granby.

Sylvain Ménard, 19 ans, de Granby, est mort vendredi soir dans le capotage de son véhicule sur le neuvième rang à Granby Canton.

Un cycliste de 14 ans, Patrick Labonté, de Valcourt, a été happé vendredi soir, vers 21h45 par une automobile alors qu'il circulait sur la route 222.

Une collision frontale survenue vendredi soir, vers 21h, à La-fontaine, a coûté la vie de Jeanne

Lauzon, âgée de 78 ans, de Saint-Jérôme.

Deux motocyclistes ont péri à Sainte-Anne-de-la-Pérade tôt dimanche matin, à 4h. Ce sont Jean-Pierre Foley, âgé de 28 ans, et René Masson, âgé de 32 ans, tous deux de Saint-Casimir, comté de Portneuf. Les deux hommes roulaient sur la même motocyclette.

Deux enfants, âgés de six et 10 ans, ont péri dans l'incendie de leur domicile vers 23h samedi à Bros-sard. Le feu, d'origine encore indéterminée, se serait propagé très rapidement dans la maison. Les enfants, Avi et Joel Bornstein, qui dormaient à l'étage supérieur, sont morts asphyxiés. La tragédie s'est produite alors que les parents étaient sortis. La gardienne a réussi

à échapper aux flammes en sautant d'une fenêtre.

Une collision frontale survenue dans la nuit de dimanche sur la route 263, au nord de Princeville, a fait un mort et quatre blessés. La victime est Armand Hamel, âgé de 48 ans, d'Asbestos.

Une femme de 64 ans, Marie-Reine Fortin-Demers, a perdu la vie dimanche matin vers 8h. La victime aurait perdu le contrôle de son véhicule sur le chemin Brochu, dans le canton Eaton, à quelques kilomètres de Cookshire, dans l'Estrie.

Par ailleurs, Daniel Champagne, âgé de 20 ans, de Saint-Zacharie, dans la Beauce, est décédé vendredi des suites de ses blessures causées dans une collision frontale survenue la veille.

LE SOLEIL, 12/08/85, A-5

Une jeune femme perd la vie à Rimouski

◆ Une personne a perdu la vie à la suite d'une collision entre un convoi de marchandises du Canadien National et une auto au passage à niveau de la rue de la Cathédrale, à Rimouski. L'accident a fait trois autres blessés dont l'état n'est pas grave.

par Lucien LATULIPPE

La victime est Mlle Thérèse St-Lau-

rent, âgée de 20 ans, de Rimouski. Elle a succombé à ses blessures, hier, dans un hôpital de Québec.

L'accident était survenu jeudi dernier vers 23h30. Selon la police de Rimouski, l'auto a été heurtée sur le côté droit avant et elle a été projetée hors de la voie ferrée.

Les blessés sont Renaud Gionnais, de Pabos, qui conduisait l'auto, Alain Ar-

senault, de Pointe-à-la-Croix, et Sylvain Levesque, de Saint-Noël.

Mlle St-Laurent était assise à l'avant du côté droit, où l'impact s'est produit, c'est ce qui explique les blessures qui ont entraîné sa mort. Les mâchoires de désincarcération ont dû être utilisées pour la dégager.

L'enquête du coroner a été ouverte à Rimouski aujourd'hui et elle a été ajournée à une date indéterminée.

LE SOLEIL, 14/08/85, A-16

27 morts accidentelles au Québec ^{page 71}

♦ MONTREAL (PC) — Au moins 27 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec ce week-end. La route a fait 22 victimes, quatre hommes se sont noyés et un jeune homme a péri en faisant de l'escalade.

Deux personnes ont perdu la vie dans un capotage survenu dimanche après-midi vers 15h, sur la route 20 à la hauteur de Saint-Cyrille, près de Drummondville. Les victimes sont M. et Mme Léonard Gagnon, après respectivement

de 77 et 68 ans, de Saint-Côme, dans la Beauce.

Une collision frontale survenue dimanche après-midi, vers 16h40, sur la route 113 à Washwanapi a coûté la vie à Gull Wiliam, âgé de 23 ans, de Washwanapi, en Abitibi.

Marcel Gallant, âgé de 36 ans, de Sainte-Sophie de Mégantic, a perdu la vie dimanche avant-midi dans cette municipalité de l'Estrie après avoir perdu le contrôle de son véhicule.

Un homme de 56 ans, Sylvin Authot, de Baie-Comeau s'est noyé dimanche matin dans le lac La Loure dans la région de Baie-Comeau sur la Côte-Nord.

Tôt dans la nuit de dimanche, un accident à Saint-Pierre-de-Bogot, près de Saint-Hyacinthe, a fait deux victimes. Le véhicule impliqué a percuté un rocher et pris feu. Sous l'impact, le conducteur a été éjecté pour se retrouver coincé sous la voiture. Les victimes sont Guy Raymond, âgé de 18

ans, de Saint-Pie et Robert Poirier, âgé de 16 ans, de Saint-Hyacinthe.

Un jeune homme de 27 ans, Ghyslain Saint-Amant, de Macamic, a péri dans la nuit de dimanche après avoir perdu le contrôle de son véhicule sur la route 101 à Macamic, en Abitibi.

Trois personnes sont mortes et cinq autres ont été blessées samedi après-midi dans un accident à l'angle des rues Sauvé et L'Acadie dans le quartier Ahunsiac, à Montréal. L'identité des victimes n'a pas été divulguée.

Un piéton a été happé par une auto sur la route 40 à Ville D'Anjou samedi matin, vers 9h05. Il s'agit de Laura Mary Macintosh, âgée de 44 ans, de Chepstow, dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Un autre piéton, Ronald Racicot, âgé de 19 ans, de Cadillac, a été heurté par une automobile samedi après-midi, vers 16h20, sur la route 117 à Cadillac.

Deux Montréalaises ont perdu la vie à Wickham, près de Drummondville, samedi matin, lors d'une collision entre une

automobile et un camion, à l'angle de la route 139 et du rang 12. Les victimes sont Annette Bernard, âgée de 56 ans, et de Anita Williams, âgée de 67 ans.

Un cycliste âgé d'une quarantaine d'années a été tué sur le coup samedi matin, vers 9h15, au moment où il circulait sur la route 116 à Saint-Hubert.

Un motocycliste de 25 ans, Francis Lancellette, de Girardville, a perdu la vie peu après minuit samedi sur la route 113 à Chapais après avoir perdu le contrôle de son engin.

Tôt samedi matin, le conducteur d'une automobile a perdu la vie sur la route 138, près de la rivière Bersimis, sur la Côte-Nord dans une collision frontale avec un camion. La victime est Joachim Copeau, de Bersimis.

Norman Farnham Terrance, âgé de 18 ans, de Pointe-Claire, est décédé dans la nuit de samedi après avoir perdu le contrôle de son véhicule sur la route 337 à Sainte-Julienne.

Un homme de 32 ans, Marc Gervais, de Sainte-Anne-du-Lac, s'est noyé samedi vers 14h dans le lac Marie-Louise, dans la région de Mont-Laurier. La victime a tenté de traverser une baie à la nage.

Egalement samedi dans la région de Mont-Laurier, un homme de 37 ans, s'est noyé dans la rivière du Lièvre, près de Ferme-Neuve.

Un jeune homme, qui faisait partie d'un groupe de pêcheurs à l'éperlan, s'est noyé vers 22h03, vendredi, après être tombé du quai de Pointe-au-Pic, dans Charlevoix. Il s'agit de Serge Cloutier, âgé de 23 ans, de Stoneham, près de Québec.

Une femme de 42 ans, Jocelyne Ménard, de Chicoutimi, est morte sur le coup quand elle a été fau-

chée par une voiture vendredi soir vers 21h30.

Egalement vendredi soir, un motocycliste âgé de 30 ans, Mike Lafontaine, a perdu la vie quand sa moto a percuté un lampadaire. L'accident est survenu vers 21h15 sur le boulevard Industriel à LaVal.

Deux jeunes hommes ont trouvé la mort dans un accident survenu vendredi soir

vers 20h50 à Longue-Pointe, près de Mingan, sur la Côte-Nord. Les victimes sont Robert Bond, âgé de 24 ans, et Patdy Vibert, âgé de 21 ans, tous deux de Longue-Pointe.

Un jeune homme de 18 ans, Guy Lord, de Longueuil, est décédé à la suite d'une chute alors qu'il faisait de l'escalade en fin de semaine dans la région de Labelle, en Abitibi.

"LE SOLEIL", 19/08/85, A-G 37

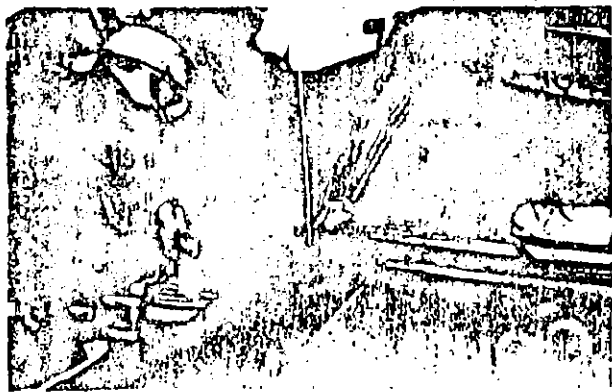


Photo Gilles Fréchette

Un accident survenu hier matin, peu avant 1h00, à l'intersection de l'avenue de Bougainville et du chemin Saint-Louis, a nécessité l'utilisation des "machines de vie" du service de protection contre les incendies de la ville de Québec. Deux voitures sont entrées en collision et une jeune fille est restée coincée dans l'un des deux véhicules. Il a fallu près d'une demi-heure avant de pouvoir dégager la victime. Personne n'est mort dans cet accident.



La loi, c'est la loi!

Combien devrez-vous payer si vous commettez une infraction au Code de la sécurité routière? Probablement très cher, si la faute que vous avez commise est particulièrement dangereuse.

Le législateur québécois procédait en 1982 à un renforcement de l'ensemble des dispositions prévues au Code de la sécurité routière. Son but était alors de présenter « l'amende » comme un élément de dissuasion sérieux à l'égard de comportements négligents ou dangereux.

Pourtant, depuis la mise en vigueur du nouveau code en 1983, qui n'a pas observé, alors qu'il était au volant de sa voiture et qu'il roulait au maximum de la vitesse permise, un autre conducteur le dépasser à folle allure? Qui n'a pas vu récemment, un cycliste brûler un feu de circulation, un automobiliste négligeant de diminuer sa vitesse à l'approche d'un feu jaune clignotant ou finalement, le passager qu'il avait à ses côtés chercher mille excuses pour ne pas bouclier sa ceinture de sécurité?

La menace d'une amende ne semble donc pas convaincre tous les usagers de la route de respecter les règles prévues au Code de la sécurité routière. Certains d'entre eux connaissent peut-être mal les lois auxquelles ils devraient se soumettre et c'est pourquoi le CAA-Québec compte aujourd'hui effectuer un rappel de certaines lois, ainsi que du montant des amendes prévues lors de leur non-observation.

1. Dans une zone où la limite permise est de 100 km/h, vous roulez à 138 km/h. À combien l'amende sera-t-elle fixée si vous êtes surpris par un policier?

La loi prévoit pour quiconque excède la limite permise de 31 à 60 km/h, une amende de base de 20\$, à laquelle sera ajouté un montant de 10\$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise. Vous vous verrez donc imposer une amende de 90\$ (20\$ + (7 x 10\$)).

2. La limite de vitesse permise dans la zone où vous circulez est de 50 km/h et vous y roulez à 115 km/h. À combien votre amende sera-t-elle fixée?

Le législateur a prévu une amende progressive dans le cas

des excès de vitesse. Si vous excédez, par exemple, de 1 à 30 km/h la vitesse permise, vous vous verrez toujours remettre l'amende de base de 20\$, à laquelle sera rajouté cette fois 5\$ par tranche de 5 km/h excédant la limite permise. Puisqu'à la question 2, vous excédez la limite permise de 65 km/h, c'est maintenant 15\$ par tranche de 5 km/h excédant la vitesse permise que vous aurez à payer. La loi prévoit en effet ce montant pour quiconque dépasse de 61 km/h ou plus la limite prescrite. Vous vous retrouverez donc avec une amende de 215\$.

3. Le conducteur d'une bicyclette brûle un feu rouge. Est-il en droit? Non, le Code de la Sécurité routière prévoit une amende de 10\$ à 25\$ pour le cycliste qui:

- ne circulera pas à califourchon;
- ne tiendra pas constamment le guidon;
- transportera un passager alors que sa bicyclette n'est pas munie d'un siège fixe destiné à cette fin;
- ne circulera pas à l'extrême droite de la chaussée;
- ne circulera pas dans le même sens que la circulation;
- ne circulera pas sur la piste ou la bande cyclable lorsqu'il en existe une;
- ne se conforme pas aux signaux d'arrêts ou aux feux de circulation.

4. Certains automobilistes aiment bien démontrer à leur confrère la puissance de leur « motorisé ». Combien devra payer l'automobiliste qui entreprendra une course avec un autre véhicule sur la voie publique?

Entre 200\$ et 500\$, s'il est surpris à le faire. La loi prévoit le même montant pour celui qui conduira sur un chemin public par enjeu ou pour un pari.

5. Le passager assis à vos côtés consomme des boissons alcoolisées. En a-t-il le droit?

Non, pas plus que vous qui êtes conducteur, les occupants d'un véhicule circulant sur un chemin public n'ont le droit de

consommer des boissons alcoolisées. Des amendes de 100\$ à 200\$ pourraient alors lui être imposées.

6. Vous venez d'acquérir un détecteur de radar, et comptez bien l'utiliser afin de déjouer les forces policières. Est-il légal?

Non, pas au Québec du moins. L'amende fixée pour ce genre d'infraction pourra donc varier entre 100\$ et 200\$ sans compter la saisie de votre nouvelle acquisition.

7. Vous augmentez votre vitesse de croisière au moment où vous êtes dépassé ou sur le point de l'être... En avez-vous le droit?

Non, le législateur jugeant cette manœuvre imprudente, votre amende pourra varier entre 50\$ et 100\$.

8. Êtes-vous tenu, en tant qu'automobiliste, de céder le passage au piéton lorsque vous vous retrouvez à une intersection réglementée par des signaux d'arrêts pour toutes les directions?

Oui, et quiconque ne se soumettra pas à cette obligation se verra imposer une pénalité de 25\$ à 50\$.

9. Un automobiliste dépasse une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation, et ce, sans espace suffisant. A-t-il commis une infraction au Code de la Sécurité routière?

Oui, l'automobiliste a fait preuve d'une trop grande témérité, a mis en danger la sécurité du cycliste et devra payer une amende de 100\$ à 200\$.

10. Vous dépassez par la droite, ou encore vous franchissez une ligne continue pour effectuer un dépassement. De combien sera votre amende?

De 100\$ à 200\$.

11. Combien devra payer celui qui brûlera un feu rouge, n'immobilisera pas son véhicule à un signal d'arrêt ou encore à un feu rouge clignotant, et finalement celui qui ne diminuera pas sa vitesse à l'approche d'un feu jaune clignotant?

Entre 50\$ et 100\$.

12. Combien devra payer le piéton qui fait de l'auto-stop en se tenant sur la chaussée ou à un endroit où le dépassement est interdit?

Une amende de 10\$ à 25\$ pourra alors lui être imposée.

13. En l'absence de feux de circulation pour piéton, ce dernier est-il tenu de se conformer aux feux de circulation?

Oui, sans quoi c'est de 10\$ à 25\$ qu'il devra déboursier pour avoir dérogé à la loi.



Jean-Guy Dubuc

LA PRESSE, 19 août 1985

Un Code de sécurité à la discrétion des policiers

Supposons que vous roulez à gauche dans une voie double, qu'à une intersection vous filez sur le feu rouge pour continuer votre route en direction contraire à la circulation sur une rue à sens unique. Tout cela devant une voiture-patrouille de la police. Qu'est-ce qui vous en coûtera?

Cela dépend. Si vous roulez en automobile, le policier vous arrêtera additionnera amende par-dessus amende en plus de vous soustraire probablement assez de points pour vous faire perdre votre permis de conduire. Mais si vous roulez à bicyclette, il ne vous en coûtera rien. Parce qu'à bicyclette, chez nous, dans nos rues, on a droit à tout.

Pourtant, le Code de la sécurité routière est très clair. Cette semaine, LA PRESSE publiait, à ce sujet, un texte en collaboration avec le CAA-Québec qui rappelait aux lecteurs moins avertis ce que chacun est censé savoir. D'autant plus que depuis la mise en vigueur du nouveau Code, en 1983, le législateur doit présenter l'amende comme un élément de dissuasion face aux comportements dangereux.

Quels sont ces comportements dangereux? Ceux décrits plus haut, par exemple. Ceux que vous notez souvent,

pas toujours mais trop souvent, chez les cyclistes qui se croient tout permis. On ne compte plus les feux rouges grillés ou les promenades en sens contraire à la circulation. On ne s'en formalise plus.

Les dirigeants d'organisations cyclistes et les rédacteurs de la revue Vélo-Québec s'en inquiètent; ils font des rappels opportuns à leurs compagnons, ils insistent sur les mauvaises habitudes des délinquants, ils sermonent même ceux qui manifestent le plus de mépris pour l'ensemble des règles sociales que le Code de sécurité routière a regroupées pour le plus grand bien de tous.

Mais pour plusieurs, tout cela est inutile; il ne sert donc à rien d'écrire pour ceux qui ne lisent pas ou qui ont choisi d'ignorer le bon sens le plus fondamental.

Et ceux qui les laissent faire, de quel droit le font-ils? De quel droit un policier peut-il décider d'exercer un jugement systématiquement discrétionnaire?

Car on en est là: la police a décidé de sévir contre les uns et de tout pardonner aux autres. En d'autres termes: la police a décidé d'appliquer le Code de sécurité quand il lui en chante. En d'autres termes: la

police décide si elle respectera la loi ou pas.

Dans les régimes policiers, on agit ainsi. En démocratie, normalement pas.

On sait que les cyclistes ont plusieurs raisons, souvent utilisées, pour enfreindre la loi: mépris des automobilistes envers eux; manque de voies cyclables, difficultés de la circulation dans les rues de Montréal, etc. Là n'est pas la question: non seulement les plus sérieux d'entre eux ne sont pas convaincus par de tels arguments, mais, de plus, les moins sérieux semblent profiter de la complicité la plus saugrenue qui soit, celle des policiers.

Cette attitude des policiers pose donc un sérieux problème à notre société: qui a le droit de juger de l'application de la loi?

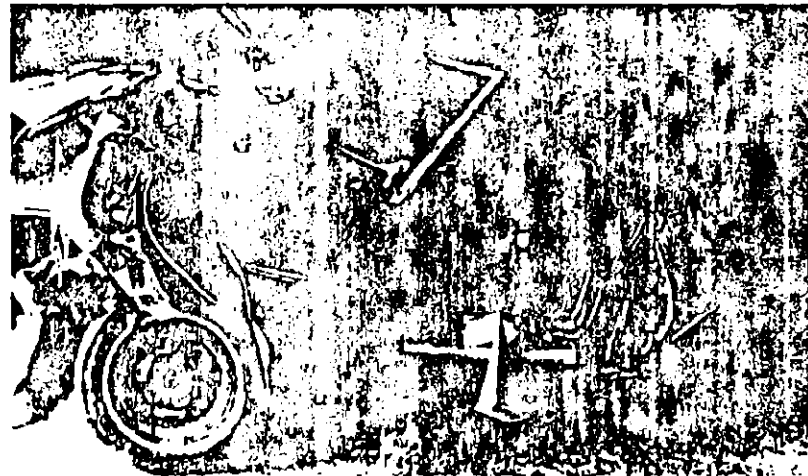
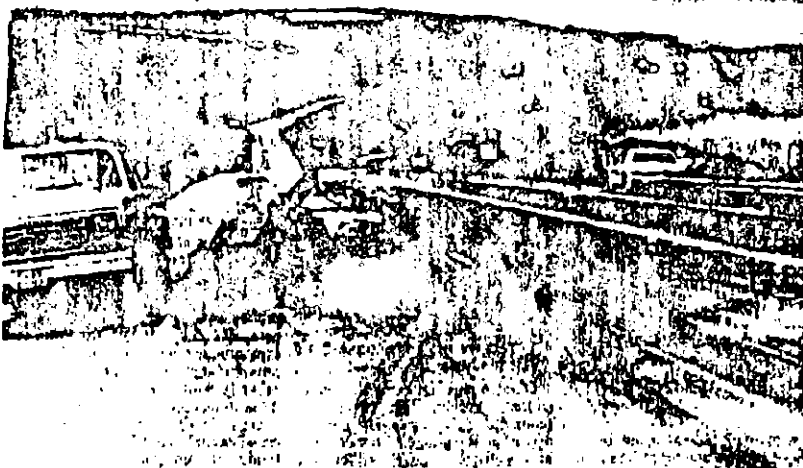
On sait que le policier a parfaitement le droit d'exercer un jugement circonstanciel. C'est ainsi que l'on vous laissera filer, sans intervention, à 110 km à l'heure sur une autoroute si vous semblez en parfaite possession de vos moyens. Et c'est ainsi que des policiers, pendant les mois de contestation interne, ont laissé plusieurs automobilistes rouler à 120 ou 130 km à l'heure sans interve-

nir auprès d'eux. Privilège du policier en des circonstances particulières. Privilège tellement reconnu qu'aucun policier n'a été puni, à la suite de cette période de moyens de pression, pour ses tendances laxistes: le ministre de la Justice, M. Pierre-Marc Johnson, disait tout simplement que la sécurité des Québécois n'était pas vraiment en danger.

Peut-être. D'autant plus que cette permissivité temporaire n'était pas pour déplaire à bon nombre d'automobilistes. Mais il y a plus grave: c'est la qualité de notre vie démocratique qui en souffre. Car une loi discriminatoire est une loi injuste.

Bien sûr, il ne faut pas faire de drame et remettre en question tout notre système social pour un cycliste délinquant. Mais, encore une fois, ce n'est pas lui qui devient le plus gênant: c'est plutôt le policier complaisant qui apparaît comme une menace à notre qualité de vie démocratique.

Une loi qui n'est pas respectée incite au mépris de toutes les lois. Une loi que l'on choisit de ne pas appliquer inflime la valeur du système légal. Et un corps policier au-dessus des lois bouleverse tout simplement le système judiciaire.



On efface les traces de l'accident sur la route 185.

Débris de la voiture dans laquelle était Gaëtan Caron.

Entre Notre-Dame-du-Lac et Ville Dégelis

Trois personnes tuées dans une collision

◆ Trois personnes ont perdu la vie dans un accident aussi dramatique que spectaculaire, impliquant six véhicules, sur la route

par Pierre ASSELIN

185, entre Notre-Dame-du-Lac et Ville Dégelis, au Témiscouata, près des frontières du Nouveau-Brunswick.

L'accident est survenu à 2h30 du matin, provoqué par une brume à couper au couteau. Les causes en resteront sans doute à jamais inconnues puisque les trois seuls témoins de cette tragédie ont péri. Il s'agit de Rino Valcourt, âgé de 32 ans, de Notre-Dame-du-Lac, de Martine Lagacé, âgée de 22 ans, de Saint-Cyprien, qui circulaient dans la même voiture, et de Gaëtan Caron, âgé de 22 ans, de Saint-Hubert,

qui conduisait une autre voiture roulant en sens inverse.

Ces deux véhicules sont entrés en collision, face à face, et ils ont ensuite été emboutis par pas moins de quatre autres automobiles.

A cause de la brume, indiquait un agent de la Sûreté du Québec, poste de Notre-Dame-du-Lac, la visibilité ne dépassait pas 75 pieds. Le conducteur de la troisième voiture n'a d'ailleurs jamais rien vu, pré-

cisait le policier. "Tout ce qu'il se rappelle c'est qu'il roulait dans la brume et qu'il s'est soudainement retrouvé debout sur la chaussée..." La voiture de cet homme est une perte totale, comme celles des trois victimes, mais le conducteur s'en est tiré avec des blessures mineures. Deux autres personnes ont subi des blessures graves. Outre les trois victimes, cet accident impliquait sept autres personnes.

Les policiers ne connaissent jamais les causes de l'accident. Il n'y aura ni enquête ni autopsie, puisque personne n'a survécu au face à face. Cet accident est d'autant plus déconcertant qu'il ne s'est pas produit dans une courbe, mais sur une ligne droite, et que la route comptait deux voies dans chaque sens à cet endroit.

Les secours sont rapidement arrivés sur les lieux, assure la Sûreté du Québec, car les dernières personnes impliquées dans l'accident n'ont pas subi de blessures importantes et ont pu prévenir immédiatement les agents. Ceux-ci ignoraient encore, par ailleurs, la vitesse à laquelle roulaient les véhicules au moment de la collision.

Durant la fin de semaine

Au Québec, 16 morts sur la route

◆ (D'après PC et LE SOLEIL). — Sept personnes ont perdu la vie sur les routes de l'État du Québec en fin de semaine, alors que dans toute la province, le bilan s'élève à 16 victimes.

Trois personnes ont perdu la vie et cinq autres blessées dans le carambolage survenu vers 2h30 du matin, près de Notre-Dame-du-Lac, sur la route 185.

Samedi, Marie-Josée Côté, âgée de 16 ans, a perdu la vie lorsque le véhicule qu'elle conduisait a dérapé et affecté quelques tonneaux, ayant de s'immobiliser dans un fossé. La jeune fille a été éjectée de la voiture.

Georges Gagnon, âgé de 49 ans, de Sorel, a trouvé la mort vendredi, vers 21h, sur le boulevard

Saint-Anselme, René L'Heureux, est décédé samedi après avoir perdu le contrôle de son véhicule sur la route 275, à Saint-Isidore, dans la Beauce.

Par ailleurs, vendredi soir à 21h, une femme de 63 ans, Irène Blanchette, de Charny, a été heurtée à mort par une voiture au moment où elle traversait le chemin Sainte-Foy.

Alailleurs en province

Un jeune homme de 18 ans, Marc Lauzon, de Langueuil, est mort dimanche vers 6h15 après avoir perdu le contrôle de son véhicule et percuté un lampadaire sur la route 15 dans le nord de la municipalité de Candiac.

Daniel Rondeau, âgé de 33 ans, de L'Assomption, est décédé samedi vers 17h après avoir heurté la tête,

Un accident survenu dans la nuit de samedi, vers 1h15, a coûté la vie de Scott Lunam, âgé de 23 ans, de Campbell's Bay. Le jeune homme a percuté un poteau d'Hydro-Québec sur la route 301 à Portage-du-Fort. Il serait demeuré coincé à l'intérieur de son véhicule et serait mort électrocuté.

Philippe Gratton, âgé de 23 ans, de Laval, est mort samedi après avoir perdu le contrôle de son véhicule sur l'autoroute 15 dans la municipalité de Mirabel.

Un motocycliste qui roulait à vive allure dans les rues de Hull a trouvé la mort samedi matin vers 4h après avoir percuté l'avant d'une camionnette de la police. La victime, Paul Trotter, âgé de 27 ans, d'Ottawa, avait été pris en chasse par les policiers de Hull

sur la route 309 à l'Ange-Gardien, dans le comté de Papineau.

Une jeune fille de 16 ans, Caroline Dupont, de Saint-Michel-de-Napierville, est décédée dans le capotage de son véhicule. L'accident s'est produit vendredi soir à 23h25 dans cette même municipalité.

Vers 22h, vendredi, une femme de 49 ans, Irène Côté, a été happée par une automobile sur la rue Notre-Dame, à Repentigny.

Par ailleurs, un amateur de plongée sous-marine de Granby est disparu dans les eaux du lac Memphrémagog, hier après-midi, à la hauteur de Knowlton Landing. Yves St-Martin, âgé de 32 ans, remontait d'une plongée en eaux profondes lorsqu'il a perdu conscience au premier palier de décompression. Selon des témoins, le compagnon de

À chaque jour, un étudiant est victime d'un accident de la circulation à Montréal

LYNDA BARIL

Le Conseil scolaire de l'île de Montréal trouve « alarmant » le nombre de ses élèves-piétons victimes chaque année d'accidents routiers sur le chemin de l'école. Une étude réalisée par le comité des régisseurs du transport scolaire révèle qu'en moyenne, à chaque jour d'école, un étudiant de moins de 13 ans est impliqué dans un accident de la circulation sur l'île de Montréal.

« Nous pensons qu'à la veille de la rentrée scolaire, il est important que



geau.

Au cours des années 1981, 1982 et 1983, 540 enfants de niveau pré-scolaire et primaire ont été victimes d'accidents en allant ou en revenant de leur classe. Sur ces 540 victimes, trois écoliers sont décédés, 39 ont été gravement blessés et 483 n'ont subi que de légères blessures.

Et le bilan, apprend-on, est sans doute plus sérieux puisqu'en comparant les rapports médicaux et policiers, on constate que les agents de police « ont tendance à sous-estimer la gravité des blessures ». Or, l'étude du Conseil scolaire est justement basée sur les statistiques de la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) qui puise ses données dans

les rapports de police.

Le Conseil invite donc le Service de police de la Communauté Urbaine de Montréal (CUM), les municipalités concernées, ses huit commissions scolaires, les enseignants, les parents et les automobilistes à « mettre leurs efforts en commun » pour assurer la sécurité routière des 87.000 élèves-piétons (sur 117.000 écoliers) de l'île de Montréal.

M. Mongeau estime que la « clef du problème » réside surtout dans l'éducation des enfants. L'étude indique en effet que deux fois sur trois, ce sont les écoliers qui sont fautifs.

Par conséquent, le Conseil réclame que le « Guide pédagogique sur la sécurité routière », élaboré par la Régie de l'Assurance automobile du Québec (RAAQ) et le Ministère de l'éducation (MEQ), soit immédiatement mis en application dans les écoles plutôt que d'attendre en 1988, tel que prévu.

Le Conseil adresse également une série de recommandations au Service de police de la CUM. Il lui suggère notamment de geler ses effectifs de brigadiers scolaires à 529. De 1981 à 1983, la CUM a progressivement coupé 65 postes de brigadiers. Il lui demande aussi de prévoir un nombre suffisant de suppléants pour pallier aux absences du personnel régulier. « Les accidents arrivent souvent lorsque les brigadiers sont absents et non remplacés », soutient un porte-parole du Conseil.

Au chapitre des accidents routiers impliquant de jeunes écoliers, l'île de Montréal remporte la palme: en 1983, au Québec, 40 % de tous les accidents du genre sont survenus sur son territoire alors que sa population scolaire ne se chiffre qu'à 20 %.

Les quartiers Côte-des-Neiges et Notre Dame de Grâce sont particulièrement touchés par une fréquence d'accidents deux fois plus élevée que la moyenne.



Gilbert
Brunet

L'étourderie n'a ni âge ni saison

Plus les enfants sont jeunes, plus ils sont insouciant; et plus ils rentrent de longues vacances, plus ils sont étourdis. Ces affirmations sont généralement admises et tous les intervenants auprès des jeunes ne cessent de leur répéter les consignes de la plus élémentaire prudence.

Ce que l'on répète moins, toutefois, c'est qu'il n'y a pas d'âge pour l'étourderie des conducteurs ni de période de l'année où les détenteurs de permis de conduire sont plus ou moins prudents. Celui qui dépasse un autobus scolaire immobilisé un 8 septembre est probablement le même qui, en janvier ou juillet, consommait plein d'alcool avant de rentrer au volant ou doublait une enfilade de véhicules à droite sur l'autoroute.

Cette année, à l'occasion de la rentrée, le Conseil scolaire de l'île de Montréal publie une étude alarmante: à chaque jour d'école, un élève est heurté par une automobile dans l'île de Montréal. Cela fait, en 1983, 194 écoliers tués ou blessés par un automobiliste, contre 144 en 1982. Effarant accroissement, ~~car~~ dans deux cas sur trois ce sont les jeunes victimes qui ont provoqué l'accident. Parents, commissions scolaires, ministères, assureurs, tous consacrent énergie et ressources à sensibiliser les enfants aux dangers en souhaitant qu'ils amendent leur comportement. Ces efforts ne seront jamais trop considérables.

Cependant, il est deux domaines où le relâchement et l'incurie l'emportent: l'encadrement des plus jeunes élèves par les brigadiers scolaires et le comportement irréfléchi de milliers de conducteurs présumés «adultes».

Alors que le nombre de jeunes victimes d'accidents de la rue augmente, le nombre de brigadiers scolaires diminue, même s'il est prouvé que 99,9 p. cent des accidents impliquant des écoliers sont survenus en l'absence de brigadiers. Pourtant, le président de la Communauté urbaine a eu cette semaine une réaction aussi navrante qu'immédiate quand le Conseil scolaire a publié son étude: il n'est pas question de gel, de contrainte ou de perte de flexibilité pour le Service de police de la CUM en matière de brigadiers scolaires.

Réflexe politique, bureaucratique, alors qu'il s'agit de trouver des moyens de réduire de façon draconienne le nombre de jeunes victimes. Si les intervenants examinaient ensemble les statistiques et cherchaient ensemble des solutions, sans doute découvrirait-on qu'il n'y a que 792 brigadiers adultes sur le territoire de la CUM, contre plus de 9200 dans le reste du Québec. Et sans doute pourraient-ils organiser un système de collaboration entre brigadiers adultes et jeunes de 5^e et 6^e année du primaire, sans que quiconque craigne que ces élèves plus prudents soient un jour appelés à remplacer les adultes qu'il faut rémunérer.

Quant aux conducteurs étourdis, ceux qui font augmenter le nombre d'accidents, il faut de toute urgence les ramener à la raison. Il n'y a pas de prix trop élevé pour des petites vies qu'on abrège ou qu'on handicape parce qu'on a roulé trop vite dans une zone scolaire ou qu'on a doublé un autobus.

Pendant les deux semaines de la rentrée, l'an passé, la police de la CUM a émis 2000 contraventions parce qu'elle surveillait bien les écoliers et les rues qu'ils empruntent.

Faut-il rappeler que l'année scolaire dure 42 semaines, que les accidents sont plus nombreux à longueur d'année et que le nombre de conducteurs insouciant n'a jamais semblé fléchir? Tous les automobilistes prudents en sont témoins quotidiennement.

Six morts dans l'Est au cours du long congé



Une jeune femme a été sérieusement blessée vers 19h30, dimanche, lorsque l'automobile dans laquelle elle prenait place est entrée en collision avec une voiture puis a été projetée contre le mur d'une maison, à l'angle des rues Christophe-Colomb et Saint-Sauveur. Il semble que l'accident soit imputable à l'omission d'un arrêt obligatoire par l'un des deux conducteurs.

◆ (LE SOLEIL et PC) — Les "opérations RADAR" déclenchées par la Sûreté du Québec sur les routes au cours du long congé de la Fête du Travail semblent avoir porté fruit dans l'Est du Québec. En effet, six personnes sont mortes dans des accidents de voitures dans nos régions alors que dans toute la province, le bilan s'élève à 16 victimes.

Un motocycliste de 23 ans, Raymond Bélanger, de Desbiens, au Lac-Saint-Jean, a perdu la vie vers 2h dans la nuit d'hier, après avoir fait une embardée, à Hébertville-Station.

Dimanche matin, en Gaspésie, Denis Whitton, âgé de 28 ans, est mort vers 6h à la suite du dérapage et du capotage de son véhicule. Il tentait de dépasser un autobus dans une courbe, sur la route 132, à Percé.

La veille, en après-midi, René Racine, âgé de 43 ans, de Lac-Beauport, a été retrouvé noyé par des canotiers dans les eaux de la rivière Jacques-Cartier, dans le parc du même nom.

Par ailleurs, samedi, une collision entre un tracteur de ferme et un train de marchandises survenue à un passage à niveau de la route 281, à La Durantaye, dans Bellechasse, a causé la mort d'un septuagénaire de Saint-Vallier, M. Léopold Corriveau.

Plus tôt, en journée, Bruno Lapointe, âgé de 25 ans, de Sainte-Hélène de Kamouraska, a péri, après s'être endormi au volant de sa voiture, qui a heurté un ponceau, sur la route 230, dans la localité.

Enfin, un motocycliste de 19 ans, Marco Robitaille, n'a pas survécu au dérapage de son engin, survenu samedi matin, à la sortie du pont de l'île d'Orléans.

Ailleurs en province

La pire tragédie est survenue peu avant 1h du matin, samedi, à Ve-

nosta, au nord de Hull. Cinq personnes ont perdu la vie dans une collision impliquant quatre camionnettes, sur une route secondaire. Selon la Sûreté du Québec, deux camionnettes se sont heurtées de front et ont pris feu. Les victimes sont Christine Madore, 19 ans, Robert Madore, 19 ans, Lynn Mauviel, 19 ans, et René Desormeaux, 18 ans, tous d'Ottawa. La cinquième victime est Dale Lacharity, 34 ans, de Venosta, au Québec.

Sylvain Loisel, âgé de 19 ans, de Sainte-Martine, est mort vers 1h30, samedi matin, lorsque son véhicule a heurté le garde-fou du pont de la rivière Châteauguay, sur la route 205, à Saint-Paul-de-Châteauguay.

Peu après 3h, samedi, une collision frontale sur la route 131 près de Joliette a fait deux victimes. Il s'agit de Luc et François Archambeault, âgés respectivement de 19 et 17 ans, de Saint-Jean-de-Matha.

Samedi matin, Stanislas Fortin, âgé de 73 ans, de Granby, a perdu la vie lors d'une collision entre deux véhicules sur la route 112, dans la même localité.

Claire Fermont-Fronette, âgée de 9 ans, est morte lorsqu'elle a été happée par une voiture, samedi, en milieu d'après-midi, alors qu'elle cir-

culait à bicyclette à Saint-Félix-de-Valois.

Une fillette de 5 ans, Vicki Trépanier, est morte samedi, vers 16h, après avoir été happée par un véhicule à Lac-à-la-Tortue, près de Shawinigan.

Peu avant 18h, samedi, Gérard Pion, âgé de 52 ans, de Saint-Thomas-d'Aquin, est mort écrasé lorsque son camion s'est renversé sur lui sur l'autoroute 255, à Trois-Rivières-Ouest.

Simpson Rodney, âgé de 17 ans, de Montréal, est mort en début de soirée, samedi, à la suite du capotage du véhicule dans lequel il prenait place sur le chemin de la Montagne noire, à Saint-Donat.

Yves Pelletier, âgé de 21 ans, de Joliette, a perdu la vie lors d'un capotage survenu dimanche matin, vers 2h, à Saint-Paul de Joliette. Il a été éjecté du véhicule.

Dimanche après-midi, Michel Vallières, âgé de 20 ans, de Verdun, a succombé à ses blessures subies lors d'un accident survenu la veille. L'automobile de la victime avait heurté un pilier du poste de péage du pont Champlain.

Un homme de 63 ans, Claude Lefebvre, de Montréal, est mort hier vers 12h30 après avoir perdu la maîtrise de son véhicule à Chertsey,

CAA-QUÉBEC VOUS CONSEILLE

Du nouveau: un troisième feu de freinage!

Vous les avez probablement déjà aperçus puisqu'ils existent déjà sur certains modèles de General Motors, entre autres, les Pontiac 6000 et les Celebrity. Peut-être vous êtes-vous aussi déjà demandé ce qu'ils étaient, et surtout quelle était leur utilité...

Bien, il s'agit simplement de ce qu'on nomme désormais un troisième feu de freinage. Et au même titre que vos deux feux de freinage traditionnels, ils ont la réduction du nombre et de la gravité des collisions arrière.

Peut-être vous est-il déjà arrivé d'expérimenter la situation suivante... Vous roulez sur l'autoroute alors que la pluie a rendu la visibilité presque nulle. Le conducteur qui vous précède décide de freiner, mais vous ne l'apercevez que trop tard. Vous ne pouvez donc plus l'éviter...

Sans être le scénario le plus fréquent au Québec, les collisions arrière sont très nombreuses sur nos routes. Et deux causes principales semblent être à l'origine de ce phénomène. La cause première? De nombreux automobilistes négligent de conserver une distance sécuritaire avec le véhicule qui les précède.

Ajouter à cela que 15 p. cent de toutes les collisions routières survenues au Canada résultent de la mauvaise perception qu'ont les automobilistes des intentions de freinage de leurs confrères et vous

vous retrouvez inévitablement avec un nombre de collisions arrière plus important qu'il ne devrait être en réalité.

Il arrive effectivement assez fréquemment que certains automobilistes ne soient pas frappés par le fait que les feux de freinage des véhicules qui les précèdent se soient allumés. Qu'il s'agisse d'une distraction ou encore des caprices de Dame Nature qui les aura empêchés de les apercevoir suffisamment tôt, ce phénomène est souvent à l'origine de nombreux accidents.

Une lumière additionnelle

En incitant les manufacturiers à placer ce troisième feu de freinage au bas central de la lunette arrière des véhicules de promenade, les gouvernements veulent donc contribuer à réduire les collisions arrière. Le raisonnement est le suivant: les feux de freinage traditionnels situés à l'arrière de chaque côté des véhicules ont, eux, plus d'une fonction, soit celle d'aviser d'abord les conducteurs vous suivant de votre intention de freiner, mais aussi celle de les aviser de votre intention de changer de direction.

Pour sa part, le troisième feu de freinage ne porte, lui, qu'un seul message: «Freinez!» Et c'est justement en raison de cette localisation, soit au niveau des yeux du conducteur qui vous suit, que ce troisième feu de freinage permettra à ces derniers de distinguer vos intentions

et cette, fois, d'une distance plus longue que les feux traditionnels.

Le Conseil canadien de la sécurité routière rapportait récemment que certaines recherches n'avaient fait que conclure à l'existence d'un troisième feu. Effectivement, un premier test effectué pendant une période de 12 mois sur 3 000 taxis munis de ce type de feu de freinage avait permis de constater une réduction de 34 p. cent des collisions arrière si on comparait ces résultats avec des véhicules qui n'étaient pas équipés de cette façon.

Une seconde analyse, réalisée auprès de 5 400 véhicules roulant annuellement plus de 88 millions de kilomètres, avait pour sa part démontré une réduction de 53 p. cent des collisions arrière.

L'innovation s'est donc révélée si efficace dans la prévention des collisions arrière aux États-Unis que les responsables du transport américain obligeront dès cet automne les manufacturiers à équiper tous les véhicules de promenade vendus aux États-Unis de ce troisième feu de freinage.

Non seulement les tests effectués aux États-Unis ont-ils démontré que ce troisième feu pouvait réduire ce type de collision de plus de 50 p. cent, mais ils ont de plus révélé que lorsque la collision ne pouvait être évitée, elle serait toutefois limitée à des dommages matériels moindres et à des blessures moins sérieuses.

Dans le cas où l'accident n'aurait pu être évité, le troisième feu aurait quand même eu l'effet d'aviser plus tôt le conducteur de diminuer sa vitesse.

Au Canada

L'expérience américaine a été si concluante qu'elle a incité le ministre des Transports au Canada à suivre le pas et à rendre obligatoire pour l'année 1987 le troisième feu de freinage pour toutes les voitures qui seront vendues au pays.

Ceux qui opteront toutefois pour un nouveau modèle américain des cet automne bénéficieront automatiquement de cette amélioration puisque tous les modèles General Motors, Chrysler et Ford seront alors équipés de ce troisième feu de ce, de façon standard. Chez American Motors, l'information n'était pas disponible au moment d'écrire ces lignes.

Il faudra attendre la fin de des nouveaux modèles japonais et européens pour savoir si l'équipement sera disponible, soit en option ou enfin, de façon standard.

Pourquoi attendre?

Point n'est besoin toutefois d'attendre votre prochain véhicule pour bénéficier de cette option dont l'utilité a déjà été démontrée. Ceux qui croient toutefois qu'une vieille lampe pourra faire l'affaire seront probablement déçus puisque tel n'est pas le cas.

Au contraire, votre troisième feu de freinage devra d'abord répondre aux normes de la SAE (Société des ingénieurs de l'automobile), ainsi qu'à celles du ministre canadien des Transports. De plus, la lumière ne devra pas être installée à plus de trois pouces du bas de la lunette arrière, sans compter que vous devrez en choisir une dont le remplacement de l'ampoule pourra se faire assez facilement pour qu'aucun outil sophistiqué ne soit nécessaire.

Un autre point à vérifier sera de vous assurer que la lumière que vous choisissez ne soit pas de celles qui se reflètent dans la lunette arrière. Enfin notez que plusieurs modèles sont déjà disponibles sur le marché et qu'entre autres, les chaînes Canadian Tire et Speed and Sport ont déjà différents modèles en magasin.

À ce stade-ci, un bon magasinage s'impose toutefois afin de voir si les produits offerts sont conformes aux normes énumérées précédemment. De plus, comme aucune étude comparative n'a été effectuée sur ce type de produit récemment, il vous reviendra donc de voir à vous procurer un produit de qualité et ce, à un prix raisonnable.

Quoi qu'il en soit, une chose est certaine: la combinaison d'un conducteur plus attentif et d'un véhicule plus visible ne pourra qu'accroître votre sécurité sur la route à l'avenir.

SOLEIL

4 SEPTEMBRE 1985

ROUTE: PLUS D'ACCIDENTS MAIS PEU DE SUSPENSIONS

Phénomène troublant sur les routes du Québec depuis un an et demi: alors qu'on enregistre des augmentations substantielles du nombre d'accidents, du nombre de victimes, du nombre de conducteurs et du nombre de véhicules automobiles, on note une di-

minution tout aussi importante du nombre de suspensions et de révocations de permis de conduire.

par Guy DUBÉ

De 51,000 qu'ils étaient en 1983, les permis de conduire annulés par

la Régie de l'assurance automobile du Québec ont baissé à 44,500 l'an dernier, une diminution d'environ 12 pour 100. Pendant ce temps, le nombre d'accidents de la route augmentait, lui, de 12 pour 100 également.

Lire A-2, ACCIDENTS

ACCIDENTS (suite de la première page)

elles sont les constatations qui dérogent des données non encore publiées par la Régie de l'assurance automobile (RAAQ). Comme explication à cette baisse du nombre de permis révoqués, la Régie précise qu'il y a eu un relâchement de la surveillance routière l'an dernier (moyens de pression des policiers de la Sécurité du Québec).

Cette année, le nombre d'accidents de la route continue à augmenter de plus belle; qu'il suffise d'appeler que 25 personnes ont perdu la vie sur les routes du Québec au cours de la dernière longue fin de

semaine, plus que lors de la fin de semaine de la Saint-Jean-Baptiste ou celle de la Confédération. Mais le nombre de permis de conduire annulés du 1er janvier au 31 juillet 1985 atteint à peine 22,000; il est donc permis de croire que, cette année, il y aura moins de permis révoqués qu'en 1984.

Autres chiffres troublants obtenus hier par LE SOLEIL auprès de la RAAQ, plus du quart de ceux et celles qui voient leur permis annulé pour trois mois réussissent à obtenir un autre permis de conduire, ce qui atteint cette fois, avant même que la suspension n'entre en vigueur.

Le code de la sécurité routière permet en effet à la personne dont le permis a été révoqué d'obtenir un permis spécial "l'autorisant à conduire un véhicule routier dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance". L'an dernier, sur les 44,500 permis révoqués, 13,000 de ces permis dits spéciaux ont été émis; cette année, jusqu'à la fin de juillet, on était rendu à 6,500 permis de ce genre, émis parmi les 22,000 permis annulés; en d'autres termes, 30 pour 100 des conducteurs qui ont vu leur permis de conduire annulé cette année sont encore au

volant de leur automobile lorsqu'il s'agit de travailler.

Rappelons qu'en 1984, 1,224 personnes sont mortes sur les routes du Québec; 6,856 ont été blessées sérieusement; 48,319 autres ont subi des blessures légères; soit un total de 56,399 "victimes" de la route. Quant au nombre de véhicules accidentés au Québec l'an dernier, il s'établit à 337,510, sur un parc de 3,200,000 véhicules de toutes sortes; autrement dit, on a, chaque année, une chance sur 10 d'avoir un accident de la circulation.

Québec, Le Soleil, lundi 9 septembre 1985

10 des 19 morts du week-end dans l'Est

◆ (D'après PC et LE SOLEIL) — Au moins 19 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec ce week-end. Sur la route il y a eu 18 victimes, dont six piétons, et trois personnes se sont noyées.

Dans nos régions, la route a été des plus meurtrières, particulièrement en Gaspésie, où, samedi midi, six personnes sont mortes dans une collision impliquant deux véhicules, sur la route 132 à Cap-d'Espoir. Seule l'identité de quatre victimes est connue, en raison des difficultés pour les autorités à identifier les corps brûlés vifs.

La famille de Roland Proulx qui prenait place dans une petite voiture filant vers Percé, a été décimée. Le quadragénaire est mort en compagnie de son épouse, Gladys, âgée de 41 ans et de sa fille Isabelle, âgée de 16 ans. Les trois occupants de l'autre véhicule n'ont pas survécu à l'impact. L'une des victimes est Gilles Boutin, âgé de 35 ans, de Grande-Rivière. Les causes de l'accident, le pire à survenir dans la région depuis des années, ne sont pas encore connues puisqu'on ne retrouve aucun témoin.

L'Est du Québec compte quatre autres morts sur les routes. Hier midi, un motocycliste de 23 ans, Yves Baillargeon, de la rue des Jacynthes, à Charlesbourg, est

mort après avoir été heurté par un véhicule de transport pour handicapés, à l'angle du boulevard Henri-Bourassa, de l'avenue Isaac-Bédard et de la 68e Rue. L'un des véhicules aurait omis de céder le passage.

À Robertsonville, un homme étendu sur la route s'est fait écraser par une voiture vers 1h30 samedi. La victime est Richard Cyr, âgé de 31 ans, de Thetford-Mines. En Beauce, un enfant de six ans, Jean-François Pomerleau, est mort des suites d'un accident survenu vendredi, à Saint-Georges.

Finalement, le jeune Jocelyn Grimard, de Fortierville, a été happé par une automobile vendredi soir, sur la route 265, à Parisville, dans Lotbinière.

Le corps d'une femme âgée de 30 ans a été repêché dans le lac Memphrémagog hier après-midi. La jeune femme dont l'identité n'a pu être révélée hier soir, habitait à Magog. La police croit que la victime aurait pu s'assommer en tombant de sa planche à voile et se noyer.

Un homme de 34 ans, Pierre Bonin, de Montréal, a été happé par un véhicule sur la route 10 à Carignan. L'accident est survenu tôt hier matin.

Un cycliste a perdu la vie hier vers 9h après avoir été frappé par une automobile sur la route 112 à Sainte-Marie-

de-Monnoir. La victime est Emery Parent, âgé de 48 ans, de Saint-Hubert.

Un jeune homme de 20 ans, Guy Thibault, de Montréal a perdu la vie dans la nuit de samedi après avoir été éjecté du véhicule à bord duquel il avait pris place. Le conducteur a perdu la maîtrise de son véhicule sur la route 15 à la hauteur de Prévoist, dans la région de Saint-Jérôme.

Samedi, un homme de 34 ans, Antoine Desmarais, de Montréal, a été retrouvé noyé dans la rivière Ouareau à Chertsey.

Robert St-Yves, âgé de 31 ans, a été écrasé samedi par un tracteur. L'accident est survenu à Charette, en Mauricie.

Une fillette de trois ans, Karalle Pagé, de Laval, qui se promenait à bicyclette sur le bord du lac Archambault, à Saint-Donat, est tombée à l'eau. L'accident s'est produit samedi vers 18h.

Un piéton a été happé par un camion vendredi soir, vers 20h, à Otter Lake, dans la région de Hull. La victime est Christopher Dubeau, âgé de 14 ans, de Otter Lake.

Un homme de 28 ans, Michel Auger, de Cléricky, est mort vendredi soir vers 18h après avoir perdu la maîtrise de son véhicule à Notre-Dame-du-Nord, en Abitibi.



Une collision entre un véhicule de transport adapté et une motocyclette a fait

FAITS DI

Québec, Le Soleil, mardi 19 septembre 1985

L' "Opération Orange" porte fruits à Québec

Les dépassements d'autobus d'écoliers arrêtés, sous la surveillance d'écoutes de vitesse, dans une zone de 15 km / h dans une zone de 50 et une de 97 km / h dans une zone de 50, tel est le bilan de la première journée de l' "Opération Orange" menée cette semaine par la police de Québec.

par Michel TRUCHON

"Parcille intervention, même si elle résulte en la perte de neuf points de démerite pour les contrevenants, vaut la peine si cela réussit à convaincre les automobilistes que la vie d'un écolier vaut beaucoup plus que les quelques secondes gagnées en ne respectant pas la loi..." a commenté un observateur.

D'autres, par contre, déplorent que cette opération ait lieu à périodes fixes (à la rentrée et au printemps) et que les automobilistes en soient avertis.

"Les gens se méfient... attention. Puis, quand l'opération est terminée, ils reviennent à leurs mauvaises habitudes..." dit un policier.

L'Opération Orange de la rentrée 1985 est menée par quatre équipes de trois policiers, sous la responsabilité des sergents Vincent Mathieu et Jean-Benoît.

La police a vite identifié le "point chaud" sur son territoire: le secteur de Charlesbourg-Ouest. "Mais on ne peut envoyer tous les effectifs au

même endroit..." note le sergent Mathieu en précisant que la surveillance devait s'étendre à l'ensemble de la ville.

Les automobilistes, donc, se méfient des autobus jaunes et de l'escorte policière qu'ils s'attendent à trouver derrière. Mais, fidèles à leurs mauvaises habitudes, ils ont tendance à poursuivre les écoutes de vitesse et le radar est là pour le prouver.

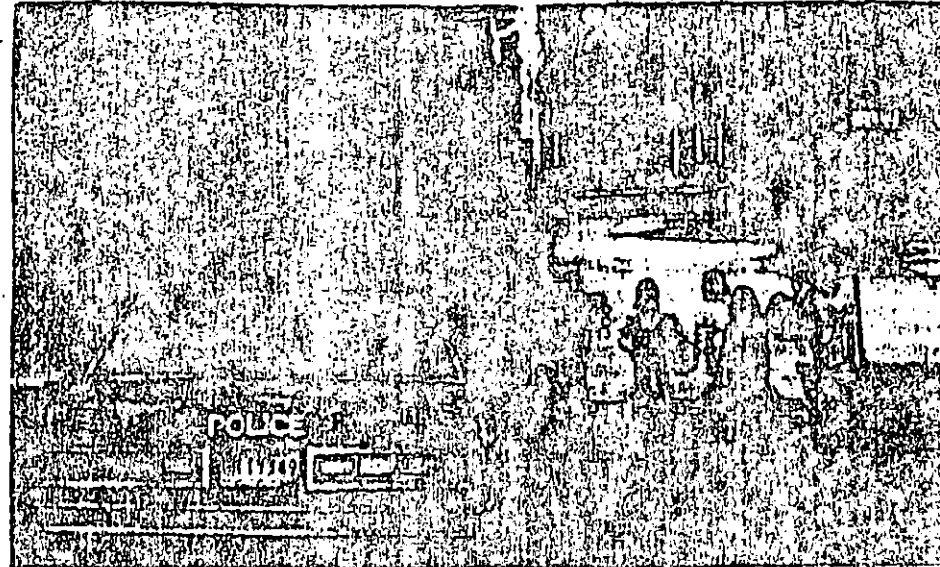
Le pire exemple de la journée d'hier est cet automobiliste qui roulait à 81 km / h sur le boulevard Saint-Joseph, près de l'école Saint-Bernard, dans une zone où le maximum est de 70 km / h, clairement identifiée par des clignotants jaunes.

L'autre "record" de lundi 87 km / h dans une zone de 50, sur le boulevard Chauveau, près de la polyvalente La Camaradière. S'ajoutent à ces infractions trois conducteurs surpris sans permis, un véhicule non immatriculé, deux omissions d'arrêt obligatoire et un dépassement sur l'accotement.

Et, bien sûr, l'une des raisons principales de l'Opération Orange, le dépassement d'un autobus d'écoliers immobilisé, tous feux clignotants.

Surpris, les policiers qui participent à l'opération? Absolument pas, car ils ont appris au fil des ans à en voir de toutes les couleurs.

"Je me souviens de cette conductrice, prise en défaut, à qui l'on demandait si elle avait vu les feux clignotants de l'autobus. "Quel autobus???" a-t-elle répondu... raconte un agent."



Les policiers de Québec ont relevé de nombreuses infractions depuis le début de l' "Opération Orange" cette semaine, dont des dépassements d'autobus d'écoliers arrêtés.

LE SOLEIL

MERCREDI 11 SEPTEMBRE 1985
 100, rue des Grands-Érables, 281

LA MOTO TUE DE MOINS EN MOINS

◆ Depuis l'hécatombe de 1983, le nombre de motocyclistes morts sur les routes a baissé de façon significative dans l'Est du Québec, avec des diminutions de l'ordre de 29 pour 100 à la fin du mois d'août, l'an dernier, et de 11 pour 100 pour la même période, cette année. Pendant ce temps, le nombre de motos au Québec augmentait de 15 pour 100.

par Guy DUBÉ

Cette double baisse successive n'est pas le fruit du hasard, précise-t-on à la Régie de l'assurance-maladie du Québec (RAAQ). Un porte-parole de la régie mentionne en effet que, de la batterie de solutions qui étaient envisagées à la fin de 1983, la plus importante a sans doute été l'imposition d'un cours de conduite spécifique pour les motocyclistes.

Selon les chiffres compilés par LE SOLEIL, 39 motocyclistes avaient perdu la vie sur les routes de l'Est du Québec, le 31 août; ce chiffre était de 44, fin août 1984, et de 62, pour la même période en 1983.

Pour l'ensemble du Québec, la RAAQ ne dispose pas encore

de chiffres pour l'été qui prend fin. Les données pour les années antérieures font état de 130 motocyclistes tués en 1984, contre 163 en 1983.

Ce n'est par contre pas la hausse importante des primes d'assurances, entrée en vigueur en avril 1984, qui est une des causes de la diminution d'accidents mortels; de juin 1984 à juin 1985, le nombre de motos au Québec est passé de 110.000 à 126.000, indique la RAAQ.

Malgré tout, le nombre total d'accidents impliquant des motos (accidents mortels, avec blessures légères, blessures graves, avec dommages matériels seulement) est demeuré presque stationnaire: il est passé de 7.849, en 1983, à 7.930 l'an dernier, une augmentation d'à peine 1 pour 100.

Après l'hécatombe de 1983 (163 motocyclistes morts sur les routes du Québec), une série de mesures avaient été annoncées: cours de conduite obligatoire pour tout nouveau conducteur de moto; instauration d'un permis de conduire provisoire; écoles de conduite spécialisées pour les motocyclistes; et évaluation plus rigoureuse lors des examens.

" LE SOLEIL, 16 septembre 1985, page C1

Tout prouve que la ceinture sauve des vies

♦ Même si tous les automobilistes n'ont encore l'air d'être convaincus, tout prouve que la ceinture sauve des vies humaines.

Tout le monde a une histoire au sujet de quelqu'un qui serait mort dans un accident de la circulation, dans un incendie ou qui se serait noyé parce qu'il portait la ceinture. Et pourtant, tout prouve le contraire", selon des porte-paroles de Transports Canada et de la Régie de l'assurance-automobile du Québec.

En fait, plusieurs refusent de la porter par principe, y voyant une entrave à leur liberté individuelle. Beaucoup d'autres subissent tout simplement les attaques, par négligence. Pour d'autres aussi, la ceinture est incommode parce qu'elle gêne le bon de la poitrine et le placement des articulations d'op-

pression. Enfin, certains invoquent des raisons médicales.

Selon une étude statistique de la régie, le risque d'être blessé est 1,6 fois plus grand si on ne porte pas la ceinture. Ainsi, chez les conducteurs, le taux de victimes est 82 pour 1000 avec ceinture, 134 pour 1000 sans ceinture, chez les passagers avant, 113 avec ceinture, 196 sans ceinture.

Les experts de Transports Canada sont unanimes: la peur du feu ou de la noyade est non fondée. On ne se pouvait pas de morts attribuées à de telles causes, ont dit tout à tour nos interlocuteurs. "Il y a beaucoup plus de risques d'être éjectés qu'en demeurant attaché au volant". Il y a bien sûr l'exception qui confirme la règle: es 1 pour 100, ce hasard qui veut qu'on ait la vie sauve parce

qu'éjecté, mais tous les experts sont formels, tests et études statistiques à l'appui: la ceinture sauve des vies.

"Les automobilistes ne vont pas toujours au bout de leur raisonnement", observe Jean-Claude Dufresne du CAA Québec. Ainsi, la peur d'être emprisonné dans une voiture en feu. "Au contraire, à cause de la ceinture, l'automobiliste garde la maîtrise du volant, demeure conscient après l'impact et peut s'extraire". Même chose si la voiture plonge dans l'eau: à cause de la ceinture, on évite de se blesser sur le tableau de bord et on peut s'extirper plus facilement de la voiture. "Quand l'automobiliste est conscient, il peut diriger plus facilement les secours, indiquer où il est blessé, il facilite les choses", rappelle M. Dufresne.

Ce dernier croit que la ceinture de sécurité est préférable à tout autre système de protection, comme le sac gonflable (air bag), et que les passagers assis à l'arrière de la voiture devraient aussi porter la ceinture.

"Le risque de rester coincé par la ceinture? Cela n'arrive presque jamais", explique un expert de Transports Canada. Au contraire, vous avez 40 fois plus de chances d'être gravement blessé ou de mourir en étant éjecté de votre véhicule.

Les ceintures résistent à l'impact", explique Pierre Champoux, chef des opérations au centre d'essai de Blainville de Transports Canada, qui teste régulièrement les mécanismes de sécurité des voitures vendues sur le marché canadien. Tout comme Jean-Claude Dufresne,

il ne croit guère au ballon gonflable, la ceinture demeurant la meilleure protection, à un coût peu élevé.

La seule contre-indication connue et prouvée, par les tests de Transports Canada, c'est la ceinture ventrale dans les autobus scolaires. Les enfants seraient blessés plus gravement en heurtant, de la tête, la banquette qui leur fait face que si le corps absorbait tout l'impact.

A la règle, on a un petit vidéo qu'on offre en visionnement dans les centres d'immatriculation, comme on a pu le voir lors d'Expo Québec. On y voit un passager éjecté son enfant de son poêle lors d'un impact à seulement 24 m / ph. Même si ce n'est qu'un mannequin, la scène est suffisamment dramatique pour convaincre les plus récalcitrants.

Les automobilistes la bouclent MOINS

◆ Si vous vous portez au côté des rues pour observer le comportement des automobilistes, vous constaterez, comme nous l'avons fait la semaine dernière au centre-ville de Québec, qu'à peine un automobiliste sur deux boucle sa ceinture.

Articles de Robert FLEURY

Les chauffeurs de taxi ne la bouclent pas, ils en ont le droit. Les chauffeurs de camionnettes, de camions légers et même de camions lourds ne la bouclent pas davantage. Ils n'en ont pas le droit. Les automobilistes un peu plus grassouillets ou âgés la bouclent moins que les autres. Les femmes la boucleraient plus que les hommes. Les passagers avant s'attachent, et le conducteur lui-même le fait!

Ces considérations sont bien sûr non scientifiques et le fruit d'une observation au hasard. De nombreuses observations du journaliste du SOLEIL ont dû être rejetées comme il était impossible de voir, sur de nombreux modèles de conducteurs, même à l'arrêt d'un feu rouge, si la ceinture passait sous l'épaule et le veston ou s'il s'agissait d'un subterfuge pour masquer la réalité aux policiers: une ceinture qui passait derrière le dos.

Le relevé effectué a permis de constater que 83 automobilistes sur 151 la bouclaient, soit 55 pour 100. Mais ce chiffre est peut-être trop élevé, compte tenu des observations rejetées. Les vraies statistiques, quant à elles, celles de Transports Canada, confirment que les automobilistes du Québec attachent le plus en plus le port de la ceinture de sécurité.

Même si la moyenne québécoise est voisine de la moyenne canadienne, la province qui a assumé un certain leadership il y a quelques années avec plus de 67,5 pour 100 d'automobilistes qui la bouclaient n'en compte plus que 54,3 en 1984. Pendant ce temps, en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve, aux antipodes, on atteint des sommets de 69 et même 77 pour 100 avec de bonnes campagnes de prévention et une surveillance adéquate. Toutes les provinces qui ont une législation forçant le port de la ceinture notent une croissance de son utilisation pendant que l'Île-du-Prince-Édouard se complait à 9 pour 100 de port, et l'Alberta à moins de 10 pour 100, sans loi forçant à la boucler.

"Ce n'est pas tout d'avoir une loi, il faut la faire respecter", a commenté le Dr Brian A. Grant, de Transports Canada. Partout au pays, on a prouvé qu'il n'était pas suffisant de faire des campagnes de sensibilisation et d'augmenter les amendes et ce, ne suffit pas les moyens pour la faire respecter.

Il est bon de la faire respecter par des campagnes de persuasion comme la grosse citrouille qui volait en éclats. Aujourd'hui, tant la Régie de l'assurance automobile du Québec que Transports Canada disent ne pas avoir de budget pour sensibiliser à nouveau les automobilistes. "De toute façon, ça relève des provinces, mais on peut les aider techniquement avec du matériel...", dit-on à Transports Canada.

À l'exception de kiosques à des expositions comme Expo-Québec, et de rares campagnes menées par des entreprises comme Goodyear Canada auprès de leurs employés, par des municipalités comme Ottawa, il se fait peu de sensibilisation et ça ne semble pas vouloir changer.

"Si notre enquête actuelle nous montre qu'il y a une diminution dramatique de la ceinture de sécurité, on va à la recherche de solutions", dit-on à la Régie.

"LE SOLEIL" 16 sept. 85

SEULEMENT 1 QUÉBÉCOIS SUR 2 PORTE LA CEINTURE

◆ Alors que trois automobilistes québécois sur quatre portaient la ceinture il y a quelques années encore, ils ne sont plus qu'un sur deux à le faire aujourd'hui. Parce qu'ils s'ont plus "peur de la police", parce qu'ils ne sont pas convaincus, parce qu'ils s'en f... Pendant ce temps, dans d'autres provinces, le port de la ceinture va en augmentant. C'est du moins ce qui se dégage d'une enquête menée par le SOLEIL.

Selon une enquête réalisée par Transports Canada en novembre

dernier, 54,3 pour 100 des automobilistes québécois portaient la ceinture alors que 67,5 pour 100 d'entre eux la bouclaient deux ans auparavant.

par Robert FLEURY

"Bien sûr, c'est parce qu'on ne fait pas respecter le code de la route", commente un porte-parole de Transports Canada. Faute de sensibilisation, parce qu'ils ont cessé d'avoir peur de la police, les automobilistes défilent le port de la ceinture de plus en plus ou-

vertement comme a pu le constater le journaliste du SOLEIL, posté au coin des grands boulevards.

Ainsi, 45 pour 100 des automobilistes "ne faisaient même plus semblant" de porter la ceinture, après avoir compté seulement 83 automobilistes sur 151 qui la bouclaient, à partir d'un échantillonnage pris au hasard de la circulation.

Lire A-2, CEINTURE

CAHIER C

n'est pas convaincu que la volonté publique l'exige.

"Vous êtes peut-être vous-même convaincu, mais les gens ne le sont pas. Il y a d'ailleurs contradiction entre ce qu'ils déclarent et ce qu'ils font. Ainsi, dans un sondage, 92,4 pour 100 des automobilistes dé-

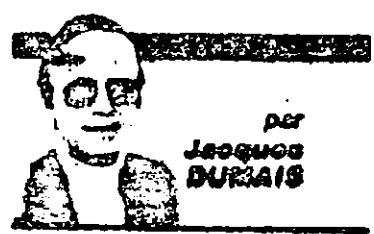
clarent porter leur ceinture toujours ou du moins souvent alors que le chiffre réel est beaucoup plus bas", nous dit-on à la Régie.

Après des comparaisons avec les

16 septembre 1985

Bouclier demande de la Volonté

Le port de la ceinture de sécurité par les automobilistes québécois recommence à faire la manchette et susciter de l'inquiétude au chapitre de la sécurité routière. Seulement 4,3 pour 100 des usagers de la route s'attachaient, l'an



per
Jacques
DURAIS

dernier, soit 13 pour 100 de moins que deux ans auparavant. Révèle une enquête du SOLEIL, aujourd'hui.

Evidemment, ces statistiques doivent être nuancées dans la mesure où 1984 était une année exceptionnellement monopolisée par des tâches autres que préventives de la part des policiers de la Sécurité du Québec (SQ), notamment. Et la preuve du zèle qu'ils ont menée contre le gouvernement Lévesque avec lequel ils étaient en conflit de négociations, n'a officiellement pas amélioré le tableau.

Un autre élément de taille expliquant cette prévention en déclin concerne la décroissance des effectifs policiers de la SQ au rythme des compressions budgétaires du gouvernement. Le rapport annuel de 1984 note, par exemple, que le nombre de policiers provinciaux (4.398) était alors moins considérable qu'en 1978 et ce malgré le fait que la sécurité publique sur les autoroutes relève de la SQ depuis 1980. Le Québec se donnait un nouveau code de la route à la fois plus préventif et répressif, en 1982, mais avec moins de personnel pour voir à le mettre en application, qu'on ne s'étonne plus que les automobilistes en oublient les fondements.

Depuis l'application de la loi sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité, en 1978, les Québécois la bouclent davantage qu'auparavant. A quoi attribuer ce brusque "dérapage" de 1984 dont on ne saura que l'an prochain s'il est conjoncturel ou alors plus profond et durable?

D'aucuns s'en prendront de nouveau au tempérament latin de ces "démons de la route". Ce préjugé facile demeure fort répandu chez les bureaucrates et politiciens du Québec. Avant adopté l'automobile et les autoroutes plus tard que leurs voisins ontariens et américains, les Québécois dépasseraient la mesure chaque fois qu'ils ne voient pas la solution. Telle était la thèse du père du code de la route, l'expert Denis de Belleval, en 1980.

Ce portrait partiel témoigne à tout le moins de la nécessité pour les policiers municipaux d'être aussi visibles et prévenants que leurs collègues de la SQ. A plus forte raison quand les statistiques indiquent que le port de la ceinture est plus relâché encore dans les villes et les voies secondaires que sur les autoroutes.

D'autre part sans une gestion concertée de la sécurité routière et sans une volonté politique ferme, les Québécois ne changeront pas leurs habitudes. Or, de l'ancien Bureau des véhicules automobiles à la Régie de l'assurance-automobile, du ministère des Transports jusqu'au bureau du premier ministre, on n'a jamais vu cette espèce de ferveur pouvant faire avancer les choses.

Rappelons que les politiciens, surtout à l'approche des élections, se gardent bien d'indisposer 3.000.000 d'automobilistes susceptibles de se venger dans les bureaux de scrutin. C'est ainsi que le gouvernement vient d'abolir le péage sur les autoroutes de la grande métropole. Et avant les élections générales de 1981, le cabinet Lévesque avait abaissé de \$100 à ... \$25 l'amende du nouveau code de la route pour les conducteurs qui ne s'attachent pas. Était-il vraiment sérieux et éducatif, par ailleurs, de libérer les chauffeurs de taxis et les policiers de l'obligation de la boucler alors que ceux-ci ne sont pas moins éjectables et mortels que le monde ordinaire?

Il est désormais établi scientifiquement que frapper une voiture roulant à 50 km / h sans avoir bouclé sa ceinture équivaut à se jeter par la fenêtre du neuvième étage d'un édifice. Il appartient donc, aux usagers de la route et à l'imposer le régime de l'attache pour prévenir le pire, aux policiers et éducateurs de la leur rappeler avec insistance, grâce à la méthode forte si nécessaire et à l'Etat de se donner les moyens de ses politiques dans le domaine de la sécurité publique.

"On n'a pas seulement la route à surveiller", rappelle la SQ

«Où monsieur, on y croit à la sécurité routière, mais on n'a pas que ça à faire; les enquêtes criminelles, la loi sur les alcools, la loi sur les transports, les accidents... on n'a pas que le côté de la route à appliquer», s'insurge le lieutenant Fernand Whilton, de la division de la sécurité routière à la Sûreté du Québec.

Textes de Robert FLEURY

Le lieutenant Whilton trouve que les organigrammes ont le blâme facile à l'endroit des policiers. "L'an dernier, nous avons eu la présence des Grands voiliers, la visite du pape, celle de Fabius. Il a fallu consacrer beaucoup de temps à la sécurité, tout ça en plein renouvellement de convention collective.

En sûr, nous sommes conscients que la police fait plus pour au monde, que de tous côtés nous sont discrédités. Nous en subissons énormément les conséquences, mais qu'on cesse de chercher. Et on cite des statistiques d'accidents,

Le nombre d'accidents n'est plus ce qu'il était

«Il faudrait que nos détracteurs sachent lire les statistiques», commente le lieutenant Fernand Whilton de la division de la sécurité routière à la Sûreté du Québec, car, selon lui, les accidents de la route sont à la baisse et non à la hausse.

Comparez sur une base de 10 ans et non pas sur 100. Depuis 1970, il y a 160 pour 100 plus de permis de conduire, et 172 pour 100 plus de véhicules immatriculés au Québec. Les accidents mortels ont diminué du quart durant cette période et les dommages matériels sont de 106 pour 100 de ce qu'ils étaient en 1970.

En prenant l'année 1970 comme indice 100, le nombre d'accidents mortels a graduellement augmenté jusqu'à 125 pour 100 en 1973 pour chuter à 97 et 90 pour 100 en 1976 et 1977, l'année d'introduction de la réduction de la vitesse et du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Les accidents mortels sont ensuite passés à 104 et 100 pour 100 en 1978 et 1979 pour baisser à nouveau jusqu'au plancher record de 67,2 pour 100 en 1982 avec la refonte du code de la route. Pour la courbe s'est à nouveau accentuée, passant à 75 pour 100 l'an dernier.

Il y a tellement de facteurs. Ainsi, en 1982, il y a eu en d'hiver, presque pas d'accidents. Puis en 1983-1984, c'est redevenu comme avant. Et puis

qu'on le fasse dans une juste perspective. Et puis il y a tellement de raisons qui expliquent un taux d'accident plus élevé à un endroit plutôt qu'à un autre; qu'on cesse de tout nous mettre sur le dos», poursuit le lieutenant Whilton.

Depuis 214 ans, le gouvernement du Québec n'a cessé de serrer le budget de la SQ, tout en lui confiant de nouveaux mandats et en limitant l'entretien de ses routes.

Les policiers se sentent démunis face à des motards qui se fauillent dans la circulation et qui sèment les autopistrouilles. Va-t-on équiper la police d'autant de motos pour les pourchasser?

Les corps policiers municipaux appliquent eux-mêmes plus ou moins le code de sécurité routière. Quand l'argent ne va pas dans les poches de la municipalité, à quoi ça sert... Le laxisme des juges qui accordent des permis de conduire restreints à des automobilistes dangereux laisse aussi les policiers songeurs.

"Avant le conflit, nous commençons à en faire de la vraie prévention... c'est vrai que la ceinture

ne se porte pas autant qu'avant, mais nous ne sommes pas dupes quand les automobilistes se dépêchent de la boucler à notre approche", dit le lieutenant Whilton.

"Il faudrait que nous ayons notre propre police des routes et autoroutes. Le policier actuel est tellement occupé à toutes sortes d'autres tâches", souligne, pour sa part, Jean-Claude Dufresne, vice-président exécutif du CAA-Québec. "La visibilité de la police sur la route demeure la meilleure prévention, la dissuasion la plus efficace", ajoute-t-il. Les amendes pour le non-port de la ceinture sont passées de \$10 à \$20. "Ce n'est peut-être pas suffisant", dit-il. Ailleurs, c'est souvent plus cher.

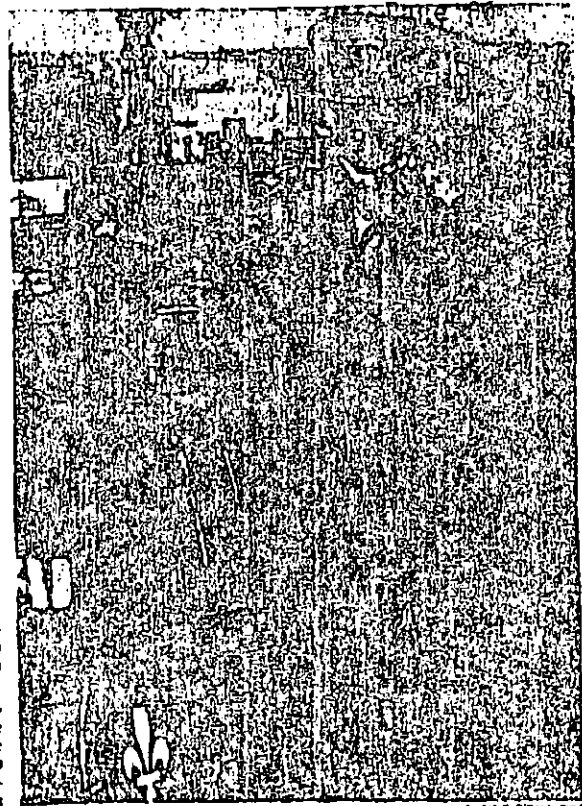
En Australie et en Nouvelle-Zélande, on paie jusqu'à \$200, \$300 même pour ne pas porter la ceinture. Les 3 pour 100 qui défont la loi sont responsables de 75 pour 100 des morts sur les routes.

"Beaucoup d'individus justifient le non-port de la ceinture en invoquant leur liberté individuelle; ça leur est égal de risquer leur vie, parce que c'est leur vie à eux, pas la nôtre. Moi je dis, évidemment, la liberté de l'autre finit là où la mienne commence, et après un premier impact, il est important de ne pas perdre la maîtrise du volant, ça étant bien attaché", poursuit Jean-Claude Dufresne.

Les gouvernements veulent-ils vraiment donner les moyens à la police d'exercer son rôle de prévention? Ont-ils le courage et la volonté politiques de le faire? Autant de questions de ces responsables qui demeurent sans réponse... Pendant ce temps, les fabricants proposent aux automobilistes des voitures sans cesse plus performantes. Leurs messages publicitaires les incitent à filer à vive allure, à défer, presque, le code de la sécurité routière...

chaque région à ses propres comportements...», a commenté le lieutenant Whilton.

Ainsi, à la Régie de l'assurance automobile du Québec, on considère les automobilistes du Saguenay-Lac-Saint-Jean comme les plus récalcitrants au port de la ceinture, alors que ceux de la Côte-Nord, région pourtant voisine, la bouclent plus que les autres!



Le lieutenant Fernand Whilton: "Si on cite des statistiques d'accidents, qu'on le fasse dans une juste perspective... qu'on cesse de tout nous mettre sur le dos".

lundi
"LE SOLEIL", 16/09/85

A-2

La route fait 13 morts dans l'Est du Québec

◆ (D'après PC) — Au moins 16 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec ce week-end. La route a fait 13 victimes, deux enfants ont péri dans un incendie et un homme s'est noyé.

L'Est du Québec regroupe à lui seul sept victimes de tragédies routières. Le plus récent accident est survenu vers 17h35 hier, dans le rang des Bols-Francis, à Issoudun, alors que Léandre Croteau, 20 ans, n'a pas survécu au capotage de son véhicule. La victime avait omis de mettre sa ceinture de sécurité.

Samedi soir, un sexagénaire qui déambulait le long de la route 138, à Baie-Saint-Paul, a été happé par un automobiliste en état d'ébriété. Joseph Lavoie, 63 ans, de Saint-Urbain, est mort sur le coup.

Un homme a perdu la vie dans une collision frontale sur la route 132, à Petit-Pabos, en Gaspésie. La victime est Harold Parisé, âgé de 24 ans, de Gascons, dans Bonaventure.

A Sainte-Rose, dans Bellechasse, samedi, André Bergeron, de Québec, est décédé sur la route 024, lorsqu'il a été éjecté de son auto,

après en avoir perdu la maîtrise. Dans la nuit, Jacques Morin, de Saint-Martin de Beauce, s'est tué quand son véhicule a dérapé sur la route 204, près de Sartigan.

Enfin, vendredi soir, Alain Bilodeau, 23 ans de Jonquière, s'est fait happer par un camion alors qu'il réparait une crevaison à Saint-Honoré, dans Témiscouata. Un peu plus tard, c'était au tour de Lionel Belzile, 23 ans, de périr sur la route 132, lors d'une collision frontale, à Saint-Fabien de Rimouski.

Un accident de la route a fait

quatre morts dans la nuit de samedi, vers 2h, à Sainte-Anne-des-Plaines, au nord de Montréal. Les victimes sont René Grenier, âgé de 60 ans, de Sainte-Julienne, Daniel Lessard, âgé de 21 ans, de Montréal, Robert Moynier, âgé de 19 ans, de Montréal, Yves Bouchard, âgé de 16 ans, de Montréal.

Deux jeunes enfants sont morts dans l'incendie de leur demeure samedi vers 23h dans la localité de Pinchill, près de Lachute.

Une jeune fille, originaire de Stanstead, a perdu la vie vers 21h samedi soir dans une collision entre une automobile et une camionnette qui s'est produite sur l'autoroute de l'Estrie, à la hauteur de Granby. Betty Neville, âgée de 19 ans, a été éjectée du véhicule dans lequel elle avait pris place et écrasée par l'automobile.

En Abitibi, dans la région de Senneville, un homme s'est noyé lorsque l'embarcation dans laquelle il prenait place a chaviré.

Deux hommes ont perdu la vie tôt samedi matin sur la route 311 à Mont-Laurier après avoir omis de faire un arrêt obligatoire et heurté un monticule de sable. Les victimes sont Pierre Huard, âgé de 28 ans, et Roger Supper, âgé de 33 ans, tous deux de Mont-Laurier.

Le Soleil, 18/09/85

B-6

REGARD SUR L'ACTUALITÉ LOCALE

Projet pilote à Rimouski**Nez-Rouge sortira de la région de Québec**

◆ L'opération Nez-Rouge, dont le but est de reconduire les conducteurs en état d'ébriété à bon port, à l'occasion des Fêtes, aura à nouveau lieu cette année et elle ne sera pas limitée à la région de Québec.

par **Michel TRUCHON**

Un projet pilote doit en effet avoir lieu à Rimouski et d'autres grandes villes se sont montrées intéressées par le projet. On devrait être en mesure d'organiser des opérations de ce genre à Montréal, Sherbrooke, Toronto et Halifax.

"C'est une opération utile et nécessaire et elle va se continuer..." a dit le président d'honneur de Nez-Rouge 1985, le lieutenant-gouverneur Gilles Lamontagne. Selon lui, c'est la sensibilisation des automobilistes aux risques de conduire en état d'ébriété et aux conséquences qui en découlent trop souvent pour de malheureux innocents qui est le résultat le plus important de cette opération.

"Cela ne devrait pas être uniquement quelques journées pendant le temps des Fêtes, mais toute l'année..." dit M. Lamontagne.

C'est donc reparti pour Nez-Rouge, organisé conjointement par le Rouge et Or (natation) de l'université Laval, le service de police de la ville de Québec et la station de radio CHRC.

Ce service gratuit sera offert du 12 décembre au 1er janvier. L'entreprise s'étant révélée tellement ef-

ficace, il a fallu trouver un autre point de ralliement que le poste du chemin Sainte-Foy et c'est donc à la centrale de police du parc Victoria que l'on fera la coordination.

Mais, a précisé l'inspecteur Brian Pickford, cela ne signifie pas que la police va se montrer plus sévère à l'endroit des conducteurs qui vont se prévaloir des services des chauffeurs de Nez-Rouge. "Les gens, dit-il, vont demander de l'aide sur une base volontaire et vont avoir affaire à des bénévoles qui vont être là pour leur rendre service."

Nez-Rouge 1985 va déborder les limites de la ville de Québec et s'étendre à l'ensemble des villes de banlieue.

Publicité

Pourquoi en parler si tôt? Jean-Marie De Koninck, président du Rouge et Or, explique que c'est une affaire de publicité, visant d'abord la campagne de financement de l'équipe.

L'argent amassé au cours de Nez-Rouge et de la campagne servira en effet au programme des bourses d'études pour les étudiants-athlètes.

Si le service est gratis, en effet, les pourboires ne sont pas interdits: au contraire, on encourage les "clients" à faire preuve de gratitude.

Diverses entreprises seront également invitées à soutenir financièrement l'opération et on s'est fixé un objectif de \$100,000. Les réponses ont déjà commencé, la

compagnie Sico par exemple ayant mis à la disposition du Rouge et Or une somme qui a été déposée en fiducie et qui servira à fournir une bourse permanente.

Le financement se fera également via la vente de porte-clés sur lesquels on retrouve l'effigie de l'opération Nez-Rouge et le numéro de téléphone à composer. Ils se vendront au prix minimum de \$1 et on espère qu'à l'approche de Noël chaque conducteur de la région de Québec aura son porte-clés.

Chauffeur

Le lieutenant-gouverneur Gilles Lamontagne n'en est pas à son premier contact avec Nez-Rouge. L'an dernier, il s'était spontanément présenté à CHRC pour offrir ses services comme chauffeur.

"Ça a été une expérience intéressante. Pas besoin de dire que des "clients" ont eu la surprise de leur vie quand ils se sont aperçus de l'identité de leur chauffeur..." raconte M. Lamontagne qui a l'intention de répéter l'expérience cette année.

Nez-Rouge a eu un succès au-delà des espérances. Ainsi, une étude de la Régie de l'assurance automobile du Québec a démontré qu'il s'agissait de l'événement qui avait le plus sensibilisé la population québécoise au problème de la conduite en état d'ébriété.

"C'est un événement profondément humain..." a dit Jean-Marie De Koninck.

Une étude tenue secrète dénonce le manque de dispositifs de sécurité sur les voitures

OTTAWA (PC) — Le Conseil des sciences du Canada a dépensé l'an dernier \$14,000 pour une étude visant à déterminer les causes des accidents mortels sur les autoroutes canadiennes mais a mis l'étude en veilleuse sans avertir les responsables de la sécurité routière au gouvernement fédéral de son existence.

L'étude, dont la Presse canadienne a obtenu copie, attribue la tuerie sur les routes au manque de dispositifs de sécurité dans les voitures et accuse le gouvernement fédéral de ne pas agir suffisamment pour réduire les accidents de la route.

C'est le Conseil de recherche, une société d'Etat fédérale, qui a payé pour l'étude, l'a examinée pour ensuite la reléguer sur les tablettes où elle repose déjà depuis un an.

Et elle va probablement y demeurer parce qu'elle n'était qu'une étude préliminaire et que nous ne pourrions pas d'autre recherche sur le sujet, a déclaré Jim Gilmour, directeur de recherche du Conseil.

Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il n'avait pas remis l'étude au ministre des Trans-

ports, M. Gilmour a expliqué que le Conseil n'avait pas l'habitude de remettre des études qui n'étaient pas effectuées par son personnel.

L'étude, préparée par Alexander Brown, un chercheur qui travaille à la pigo, accuse le gouvernement américain d'avoir «détruit» un programme qui était sur le point de recommander des mesures de sécurité supplémentaires dans les automobiles américaines, et elle critique Ottawa de ne pas avoir assez poussé la question de sécurité dans les véhicules automobiles.

«Au Canada, nous avons un programme (de sécurité) faible, nous sommes à la remorque des Etats-Unis et, à ma grande surprise, les responsables de sécurité routière suivent la ligne de conduite des constructeurs automobiles.»

Les données statistiques de 1983 indiquent que la route a fait 850,000 accidents, 4,300 morts et 224,524 blessés au Canada.

Selon l'étude, ce nombre pourrait être réduit si les fabricants automobiles étaient forcés d'améliorer les dispositifs de sécurité dans les vé-

culés automobiles.

L'étude de M. Brown recommande que soient rendus obligatoires certains dispositifs de sécurité dans les voitures, tels les ceintures de sécurité automatiques et les coussins gonflables destinés à protéger les occupants d'un véhicule en cas

d'impact.

De plus, l'étude propose la création d'un groupe de travail composé de scientifiques, d'industriels et de représentants de groupes de pression afin de s'assurer que les automobiles canadiennes soient vraiment sécuritaires.

L'achat de jantes en alliage léger : pour des raisons d'esthétique et de performance

DANIEL MIRAUD
COLLECTEUR COCHON

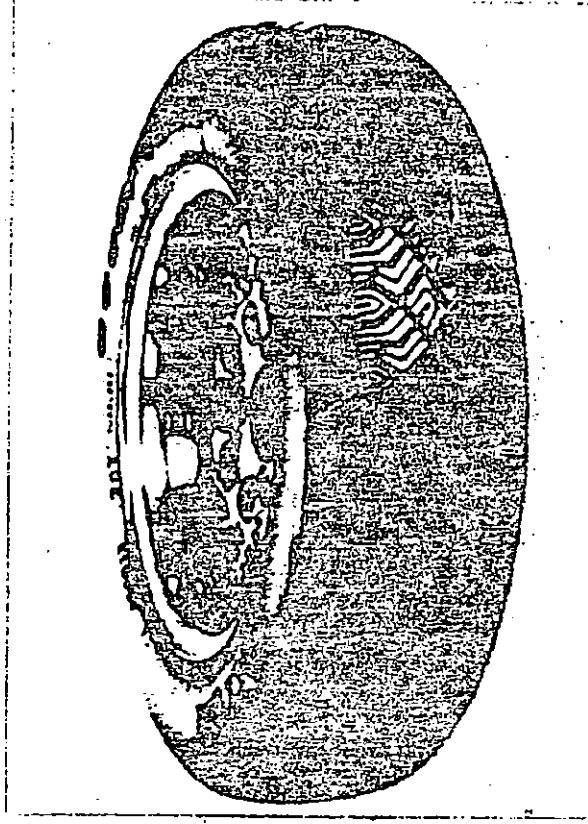
Que ce soit pour des raisons esthétiques ou pour l'amélioration des performances, l'achat de jantes en alliage léger demande la plus grande attention. Etant donné que l'on peut se procurer ces accessoires dans les services automobiles de n'importe quel magasin à succursales, il nous a semblé important de savoir comment les choisir et quelles sont les précautions à prendre pour les adapter à votre véhicule. Il est de plus en plus courant que les constructeurs vendent leurs modèles à tendances sportives équipés de jantes en alliage léger. La première raison est que ces jantes permettent, de par leur nature, de gagner du poids par rapport à la jante en acier embouti. Au niveau général tout d'abord jusqu'à un véhicule plus léger sera plus performant, mais plus particulièrement au niveau de la suspension. Que celle-ci soit indépendante ou à came rigide, on a toujours intérêt à alléger au maximum le poids que l'on appelle « non suspendu », c'est-à-dire la masse des éléments mécaniques qui n'influencent pas les amortisseurs et les ressorts du véhicule comme les triangles de suspension, les moyeux et les arbres de transmission. Pour obtenir le meilleur amortissement nécessaire à un bon comportement routier et à un confort optimal, on doit avoir un poids suspendu élevé par rapport à un poids non suspendu le plus faible possible pour que l'accélération verticale soit la plus faible possible.

La jante en alliage léger a aussi l'avantage de favoriser le refroidissement des freins qui sont situés juste en arrière ou les ventilant à la manière d'une turbine avec de l'air frais.

En outre, la forte conductibilité thermique de l'alliage à base d'aluminium aide au refroidissement en dissipant directement la chaleur émise par l'ensemble du dispositif de freinage.

Des mesures prouvent qu'une jante en alliage léger abaisse la température des freins à disque ou à tambour d'une valeur pouvant atteindre 40° à 50°. Cela est, soit en gain de 11% sur la température normale d'une jante en acier. Les fabricants de plaquettes de frein ne considèrent pas ce gain comme négligeable parce qu'il permet de reculer les limites d'endurance de ces pièces vitales soumises à d'extraordinaires contraintes lors des freinages d'urgence. Avantage supplémentaire, les jantes en alliage ne rouillent pas et gardent de ce fait leur belle apparence plus longtemps.

Il existe deux familles de jantes en alliage léger : les démontables et les monobloc. Bien sûr, il faut connaître la nature du matériau constitutif pour se servir de l'alliage, métal



formé ou coulé ayant un déport négatif ou neutre; il existe en fait un nombre incalculable de modèles et de constructeurs. C'est bien pour cela qu'il est bon de savoir identifier le produit et de ne pas acheter une jante uniquement en se fondant sur son apparence. Les marques vedettes ont le privilège d'équiper les séries sportives les plus renommées et sont donc plus coûteuses que d'autres, mais leurs prix plus élevés sont plus justifiés par une publicité coûteuse que par une quelconque supériorité technique. Directement dérivées de la compétition, les jantes démontables sont constituées d'un moyeu coulé et de deux cercles de métal repoussés. L'avantage de cette conception réside dans le fait que la roue absorbera un choc ou se déformera sans provoquer de cassure du métal ou une fuite d'air. Ce type de jante est aussi plus léger qu'une jante monobloc ou alliage coulé; de plus, ses éléments sont interchangeables. Après une malencontreuse rencontre avec une bordure de trottoir, vous pourrez changer uniquement le cercle de roue extérieur, et si vous

nécessitez un beau jour d'augmenter la taille de vos pneus de 145 à 155, il vous suffira de changer le cercle extérieur, car dans la plupart des cas, le cercle intérieur restera identique à l'original afin de pouvoir loger le disque de frein et sa pince. Il va sans dire que ce type de jante est le plus coûteux.

La jante en alliage monobloc est, comme son nom l'indique, obtenue par fonderie d'une seule pièce. Légèrement plus lourde que la jante démontable elle demeure plus légère que les jantes d'origine et présente une excellente rigidité, pour un prix inférieur à celui de la jante démontable. Toutefois, il faut savoir qu'un choc violent causé par la rencontre accidentelle d'une pierre, d'un nid de poule ou d'une bordure de trottoir peut occasionner une cassure du métal qui lui est généralement fatal, car ne se déformant pas, elle n'absorbe pas les chocs. La tendance actuelle consiste à offrir des jantes coulées dans des alliages d'une plus grande malléabilité autorisant des chocs importants ne causant ni cassure du métal ni déformation du pneu.

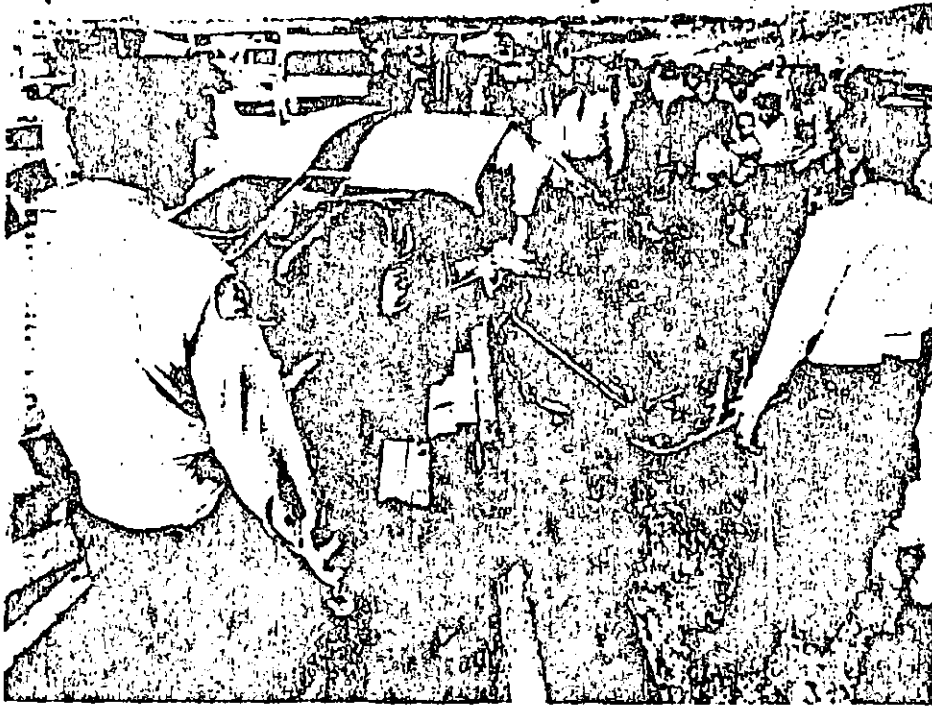
Le désavantage de ce type de jante réside au fait qu'elle est difficile à équilibrer et que cela peut avoir des répercussions sur la conduite ou la fatigue de certains éléments. Une jante en alliage se défait moins qu'une jante en tôle moulée d'origine. Cela se traduit par une plus grande précision de la direction et des trajectoires tout en nécessitant un braquage moindre et par une meilleure tenue de piste.

Il est vrai que ces améliorations touchent surtout les voitures de sport, de nombreux propriétaires veulent améliorer les performances autant que l'esthétique en persévérant de cette manière un matériel qui sans cela ressemblerait aux jantes de milibers d'autres fabricants par le même constructeur. Mais il y a encore un autre point qui milite en faveur de la roue en alliage léger, c'est l'économie de carburant.

Cet argument que l'on met souvent à toutes les sauces peut être effectivement énoncé puisqu'une réduction de poids de ce qu'on appelle « l'équipage mobile » procure une meilleure motricité et une amélioration du rapport poids/saïnce. Après l'allègement et le réglage, les constructeurs mettent fortement l'accent sur les performances et les aptitudes sportives de certains modèles qui se vendent plus ou plus ou aident à en vendre d'autres plus modestes. La pénalisation de ce type de jante est en expansion. Sur le marché nord-américain, il est passé de 4% à 10% au niveau des voitures vendues et équipées par les différents constructeurs dans les cinq dernières années. En Europe, c'est l'Allemagne, l'ouest, connus pour ses voitures puissantes et sportives ainsi que pour ses autoroutes sans limite de vitesse, qui vient largement tête avec une pénétration de 20%.

Il semble que la saturation tuera sur alentour de 15%, au niveau de l'équipement d'origine par les grandes marques car le prix revient de telles jantes reste à limiter leur progression. Mais le marché des accessoires est en train d'atteindre 20% à 25%, ce qui laisse la partie belle aux fournisseurs du secteur après-vente. Nonobstant les performances, certains constructeurs cherchent désespérément à peaufiner les modèles les plus performants.

L'avenir des jantes en alliage léger réside dans la mise au point de jantes en plastique qui sont actuellement à l'épreuve chez la plupart des manufacturiers de ce genre de roue et seront bientôt mises sur le marché. Ces jantes cumuleront les avantages des deux types de jantes métalliques en y ajoutant un prix de revient plus favorable grâce à une fabrication moins coûteuse, donc un taux de production plus élevé.



Une femme de 25 ans a subi de graves blessures vers 13h30, hier, alors que sa voiture circulant sur le boulevard Laurentien sud a percuté un muret de bois utilisé pour faire dévier la circulation lors de travaux. Le matériel de décarcation a été déployé pour dégager la victime, transportée à l'hôpital Saint-François-d'Assise.

Cinq victimes dans l'Est 16 morts accidentelles au Québec, ce week-end

♦ MONTREAL (d'après PC) — Au moins 16 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec ce week-end. La route a fait 14 morts et deux hommes se sont noyés.

L'est du Québec compte cinq victimes. La pire tragédie a fait deux morts en Beauce vendredi soir. Ghislaine Forgues, 41 ans de Frampton et Roch Morin, 19 ans, de Saint-Joseph de Beauce, qui prenaient place dans le même véhicule, se sont tués lorsqu'une voiture venant en sens contraire les a heurtés de plein fouet sur la route 73, à la hauteur de Sainte-Marie de Beauce.

Nancy Lévesque, âgée de 13 ans, a été happée par une voiture le même soir, alors qu'elle se promenait à bicyclette en bordure de la route à Saint-Antonin.

Samedi, vers 15h, Ghislain Nadeau, de Beauport, s'est noyé dans la rivière Montmorency. Il se baignait lorsqu'il a coulé à pic dans les rapides.

Enfin, hier matin, Mario Fortier,

âgé de 22 ans, de Saint-Ferdinand-d'Halifax, est décédé dans le capotage de son auto survenu sur la route 265, à Saint-Adrien d'Irlande, près de Thetford Mines.

Allours au Québec

Manon Morin, âgée de 20 ans, d'Acton Vale, est morte hier matin vers 3h sur la route 139 à St-Théodore dans une perte de contrôle.

Deux hommes sont morts tôt dimanche matin dans un accident de la route au Lac Meech dans la Gatineau. Le conducteur a perdu la maîtrise de son véhicule qui est allé percuter un arbre. Les victimes sont Louis Nadeau, âgé de 20 ans, de Aylmer et Bruce Chénier, âgé de 21 ans, de Hull.

Un jeune homme de 24 ans, Rodney Furlotte, de Aylmer, a perdu la vie hier matin, vers 8h30, après avoir perdu le contrôle de son véhicule. L'accident s'est produit à Hull-Ouest.

Martine Dupuis, âgée de 23 ans, de St-Alexis, est décédée dans la nuit de dimanche dans une perte de contrôle survenue à St-Alexis, près de Rawdon.

Daniel Laurin, âgé de 27 ans, de Verchères, s'est noyé samedi dans le fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de Saint-Ours.

Un homme de 50 ans, Jean-Marie Jean, de Montréal, a trouvé la mort dans un accident impliquant une voiture et un autobus de la CTCUM survenu tard samedi soir, à Montréal.

Lise Martel, âgée de 45 ans, de Repentigny, est décédée à la suite d'une collision entre deux automobiles survenue samedi vers 2h30 près de Ste-Sabine, dans la région de Cowansville.

André Maderre, de Hull, est décédé dans la nuit de samedi lorsqu'il fut happé mortellement par un automobiliste qui a pris la fuite.

Une collision impliquant une moto a fait un mort vendredi soir, à Lambton. Il s'agit de Serge Veilleux, âgé de 25 ans, de Saint-Sébastien.

Un jeune homme de 22 ans a perdu la vie vendredi en début de soirée dans une collision entre un tracteur routier et un train survenu à un passage à niveau de Côteau du Lac, dans la région de Valleyfield. La victime est Nicolas Pasquale, de Delson.

POUR ASSURER SON VEHICULE 20 POUR 100 DE PLUS À L'AUTOMNE

◆ Les automobilistes québécois, dont le renouvellement de la police d'assurances vient à échéance cet automne, peuvent s'attendre à déboursier de 18 à 20 pour 100 de plus que l'an dernier pour assurer leur véhicule.

par Pierre MARTEL

En effet, selon M. John Har-

bour, président-directeur général du Groupe Desjardins, assurances générales, les compagnies spécialisées en assurance automobile hausseront leur tarification de huit à dix pour cent au cours des prochains mois.

"A cela, il faut ajouter la taxe de neuf pour cent du ministre Duhaime sur les primes d'assurance. Au total, donc, le

consommateur devra déboursier près de 20 pour 100 de plus que l'an dernier pour s'assurer", affirme le PDG du Groupe Desjardins, assurances générales.

M. Harbour explique la hausse prévue par une augmentation de trois à quatre pour cent de la fréquence des accidents et un aug-

lire A-2, ASSURANCE

ASSURANCE (suite de la première page)

mentation de 12 à 13 pour 100 du coût moyen par sinistre.
"C'est la fréquence des accidents,

cela semble dû en partie au relâchement de la surveillance policière. On note, à ce sujet, une augmentation de la vitesse sur les routes. Côté coût moyen par sinistre, la prolifération des tractions avant a contribué fortement à la hausse du coût des réparations", d'expliquer M. Harbour.

Au cours des deux dernières années, on a enregistré un gel des primes par certaines assurances et même à des hausses éphémères par un nombre important d'entre eux. En fait, on est allé dans le sommet du cycle.

"Cette hausse des primes constitue moins d'un pour cent de la prime moyenne à l'assurance automobile au Québec. Cependant, elle représente une forte augmentation par rapport à ce qui se passait il y a quelques années. Selon l'Institut québécois de la statistique, le nombre d'accidents a augmenté de 15 pour cent au premier trimestre de 1985 par rapport au premier trimestre de 1984.

Dans une tentative d'accroître sa part de marché et pour permettre aux consommateurs de ne pas être trop assommé par la taxe Duhaime et les hausses de primes, le Groupe Desjardins lancera un nouveau produit à la mi-septembre. Budget-Matic. D'ores et déjà, le consommateur pourra payer ses primes d'assurances générales sur une base

A-6

FAITS DIVERS

Sept victimes dans l'Est de la province

Les accidents font onze morts au Québec

♦ MONTREAL (PC) — Au moins 11 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle ce week-end au Québec. Huit des victimes ont péri dans des accidents de la route, on signale une noyade, un homme est mort écrasé sous un bateau et un autre s'est électrocuté.

L'Est du Québec compte à lui seul sept victimes. A la Tuque, une jeune fille de 17 ans, Sylvie Pronovost, a perdu la vie dans un accident d'auto survenu vers 11h, hier, sur la route 167, dans le parc de Chibougamau.

Vers minuit, Alice Brown-Dubéau, 63 ans, de Beauport, est décédée dans une collision entre deux véhicules, sur la route 138. Un garçonnet de 10 ans, Jean-François

Voyer, s'est noyé samedi, dans la rivière Sainte-Anne, à Saint-Raymond, après être tombé d'un véhicule tout terrain qui traversait le cours d'eau.

Le même jour, en après-midi, à l'Anse-à-Griffon, en Gaspésie, Yvon Sinotte, âgé de 60 ans, est mort écrasé sous une remorque de bateau, après avoir glissé.

Enfin, vendredi soir, Jean-Marie Arcand, 35 ans de Saint-Alban, s'est tué dans une collision qui s'est produite sur le boulevard Dussault, à Saint-Marc-des-Carrières. Plus tôt, une femme de 44 ans, Yvonne Bouchard, est morte après avoir perdu la maîtrise de sa voiture, sur la route 169, à Hébertville-Station, au Lac-Saint-Jean. A Robertsonville,

Aksin Carrier, âgé de 19 ans, de Thetford-Mines, n'a pas survécu à l'impact de son automobile contre un pilier de ciment, sur la route 112.

Kenneth Gagnon, âgé de 16 ans, de Belcombe, est décédé lorsque le véhicule dans lequel il prenait place a capoté vers 4h, dans la nuit de dimanche sur une route secondaire de cette municipalité située près de Rouyn, en Abitibi.

Vers 21h samedi, sur la route reliant Saint-Rémi à Saint-Isidore, près de Candiac, Viviane Duhada, âgée de 13 ans de Saint-Urbain, a été mortellement happée par une automobile. Le conducteur du véhicule s'est enfui.

Un motocycliste de 25 ans, Yves Fouquette, de Piessisville, est décédé après avoir heurté de plein fouet une automobile. L'accident est survenu, samedi vers 7h15, alors que le jeune homme dépassait un autre véhicule. La route s'élevant un peu l'aurait empêché de voir venir la voiture qui roulait en sens inverse.

Un jeune homme s'est électrocuté, samedi après-midi, en effectuant la réparation d'une cheminée sur le toit d'une station-service à Montréal. Il aurait perdu pied et aurait tenté de prévenir sa chute en s'accrochant à un fil transportant du courant de 110 volts. La victime est Raffi Barsemian, âgé de 25 ans, de Ville Saint-Laurent.

Le Soleil, 7 Octobre '85, p. A-2



Roland Plante, qui prenait place dans cette Pony, est mort samedi soir, à Saint-Pierre, à l'Île d'Orléans.

Accident de chasse à Rimouski LE SOLEIL, 07/10/85, A-2 Huit personnes perdent la vie au cours du week-end

♦ MONTREAL (PC) — Au moins huit personnes ont perdu la vie accidentellement au Québec ce week-end. Un homme a perdu la vie dans un accident de chasse et il y a eu sept victimes sur les routes.

Zachée Lévesque, âgé de 34 ans, de Matane, a perdu la vie hier dans un accident de chasse survenu à Saint-Charles-Garnier, au sud de Rimouski.

Un homme de 21 ans, Marc Treggett, de Saint-Rédempteur, est décédé lorsque sa camionnette a heurté un viaduc peu avant minuit samedi à Sainte-Foy.

Egalement dans la nuit de vendredi à samedi, Roland Plante, âgé de 57 ans, originaire de Vanier, est mort en perdant la maîtrise de son véhicule à l'Île d'Orléans.

Benoît Dompierre, âgé de 41 ans, a perdu la vie dans la nuit de samedi à Montréal quand son automobile a heurté un pilier de ciment sur l'autoroute métropolitaine à la hauteur de l'autoroute 13.

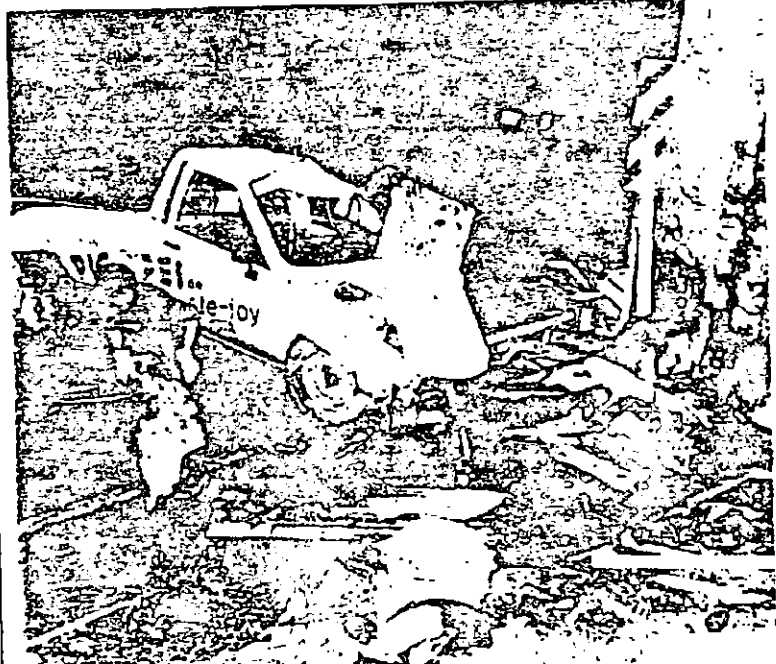
Un jeune homme de 17 ans, Daniel Bouva Lebel, de Repentigny, a perdu la vie samedi vers 6h40 dans une collision entre une moto et une automobile à Saint-Alphonse-de-Rodriguez.

près de Joliette.

Un accident de la circulation survenu dans la réserve faunique des Laurentides a fait un mort samedi. La victime est Denise Gérard-Langlois, âgée de 43 ans, de Saint-Félicien.

Vendredi soir, vers 22h, Pierre Fournier, âgé de 16 ans, de Saint-Romald, est mort quand sa voiture a capoté à Saint-Apollinaire dans le comté de Lotbinière.

Patrick Denis, âgé de 59 ans, de Notre-Dame-de-Montauban a perdu la vie dans une collision frontale survenue vendredi en début de soirée à Notre-Dame-des-Anges, dans le comté de Portneuf.



Marc Treggett de Saint-Rédempteur a perdu la vie samedi soir sur le boulevard Duplessis. Sa camionnette a heurté un pilier de ciment.

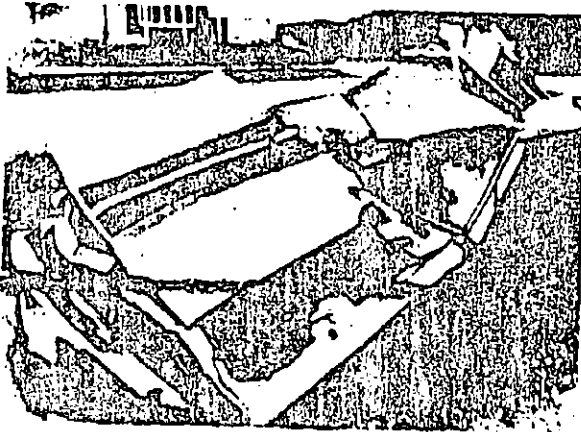
B-12

REGARD SUR L'ACTUALITE LOCALE

Québec, Le Soleil, samedi 9 novembre 1985

Accidents de la route

L'Est du Québec double Québec et Montréal



Les accidents de la route sont très fréquents dans l'Est du Québec, dépassant même le nombre enregistré dans les grandes villes telles que Québec et Montréal.

♦ RIMOUSKI — En 1984, les routes de l'Est du Québec ont remporté un triste championnat provincial: 42 tués par tranche de 100,000 habitants. C'est-à-dire deux fois plus qu'à Québec et cinq fois plus qu'à Montréal.

par Jean Didier FESSOU

Quant au nombre de victimes blessées gravement dans des accidents de la circulation, il atteint le chiffre de 165 par tranche de 100,000 habitants. Comparativement à 100 à Québec et 64 à Montréal.

Et, toujours en 1984, c'est dans la municipalité régionale de comté de Rimouski-Négrette que la route a fait le plus grand nombre de victimes: 25 tués, 81 blessés graves et 428 blessés légers.

Enfin, comme ailleurs au Québec, 40 pour 100 de ces victimes sont âgés de 15 à 24 ans.

Ces données viennent d'être ré-

vélées par le Département de santé communautaire de Rimouski (DSC). Profitant du débat électoral en cours, le DSC a convoqué les candidats Alain Marcoux (PQ) et Michel Tremblay (PLQ) pour leur soumettre ces chiffres et quelques solutions. Et entendre ce qu'ils ont à proposer, en retour.

Les solutions du DSC

Constatant que le Québec n'a aucune "politique sérieuse" en matière de sécurité routière et qu'il y a trop d'intervenants dans le dossier (Régie d'assurance automobile, ministère des Affaires sociales, ministère de la Justice, ministère des Transports, Comité interministériel sur la sécurité routière, et...) le DSC suggère d'abord que l'ensemble du dossier relève d'une seule autorité, à savoir le bureau du premier ministre.

Ensuite le DSC propose que le Québec se fixe un objectif: d'ici sept

ans, réduire de moitié le nombre des victimes de la route.

Comment? D'abord par des mesures coercitives: faire appliquer plus rigoureusement le code de la route en augmentant les effectifs policiers et en réaménageant les horaires de patrouille (notamment le soir et les fins de semaine).

Ensuite par des mesures "passives": système de ceintures de sécurité automatiques fixées à la portière de l'auto et sac gonflable sur le tableau de bord, limiter la puissance des véhicules à 120 km/h, réviser le processus d'attribution des permis de conduire en imposant une période de probation de deux ans, lutter contre la conduite en état d'ébriété par des mesures dissuasives et accorder une attention particulière au phénomène des motocyclistes (éventuellement interdire les cylindres supérieures à 750 cm cubes).

Le DSC avance aussi un projet de décentralisation en matière de gestion de la sécurité routière en la confiant aux municipalités régionales de comté.

Les solutions des candidats

Jusqu'à présent les candidats Alain Marcoux pour le PQ et Michel Tremblay pour le PLQ n'ont retenu qu'un seul aspect de ce dossier: les

routes de la région ne vont pas sécuritaires.

Pour y remédier, les solutions avancées par le député-ministre Alain Marcoux se résument en trois lignes. Son programme mentionne textuellement: "Parmi mes préoccupations quant à l'avenir (...) rendre plus sécuritaire la route 132 et compléter la route 286 dans le Haut-Pays".

Interrogés là-dessus, ses col laborateurs disent que le projet de réfection de la route 132 (élargissement et suppression des points dangereux) coûtera \$42 millions et sera réalisé d'ici l'an 2000. En fait, le gros des travaux serait fait entre 1995 et 1999.

Le libéral Michel Tremblay lui, brandit un document de 12 pages, dont cinq sont consacrées au transport routier. Selon lui, il conviendrait de prolonger l'autoroute 20 de Cacouna à Mont-Joli (prolongement qui coûterait \$150 millions et qui pourrait être financé par une entente-cadre Ottawa Québec), de réparer et d'élargir les routes 132 et 133.

Du reste, les propositions du candidat libéral sont celles qu'avancent à peu près unanimement tous les corps constitués de Rimouski et la région.

Seul le député-ministre Alain Marcoux s'oppose encore au prolongement de l'autoroute 20.

Offensive de la SQ contre le transport de matières dangereuses dans les tunnels

La Sûreté du Québec a entrepris hier une vaste offensive pour empêcher les camionneurs de circuler dans les tunnels de la région de Montréal en transportant des matières dangereuses.

ANDRÉ PÉPIN

Une quinzaine de patrouilleurs postés à proximité des tunnels Ville-Marie et Louis Hippolyte-Lafontaine ont intercepté plusieurs camions et ont distribué des contraventions aux transporteurs qui agissaient dans l'illégalité. L'amende minimum prévue pour ce type d'infraction est de \$500 et peut atteindre \$5 000 si le transporteur récidive.

La SQ n'était pas en mesure hier soir de préciser à LA PRESSE les résultats de cette opération qui avait débuté tôt pour se terminer à 16 heures. Un porte-parole du secteur métropolitain, le caporal Normand Dupont, a cependant déclaré que tous les rapports de ses effectifs seront complétés ce matin et pourront être rendus publics.

« Il s'agit d'une opération préventive. Tous les camionneurs sauront que nous exercerons dorénavant une plus grande vigilance », a expliqué le policier.

La tragédie qui a coûté la vie à un automobiliste et causé de sérieux dommages au tunnel L.-H. Lafontaine la semaine dernière n'est pas étrangère à la décision de la SQ d'intervenir

plus énergiquement.

Tous les jours, depuis ce grave accident, des automobilistes informent la SQ de la présence dans les tunnels de chargements dangereux. « Les gens sont de plus en plus sensibles aux dangers que représentent le transport des matières dangereuses », admet le caporal Dupont.

Neuf catégories de matières dangereuses sont prohibées

Toutes les matières dangereuses sont interdites dans les tunnels de la région métropolitaine. Seuls les carburants utilisés dans les véhicules et les réservoirs de gaz propane installés sur les équipements récréatifs peuvent être transportés sous terre, indique un décret gouvernemental adopté cette année.

Le décret 876-85 stipule qu'au moins 9 types de matières dan-

gereuses sont prohibées.

- 1- Les explosifs
- 2- Les gaz comprimés inflammables
- 3- Les gaz comprimés inflammables
- 4- Les liquides inflammables
- 5- Les solides inflammables
- 6- Les matières oxydantes
- 7- Les poisons
- 8- Les matières radio-actives
- 9- Les matières corrosives

Les policiers de la région métropolitaine sont les premiers à devoir s'imposer une étude approfondie des règlements provinciaux. On se souviendra qu'auparavant des policiers spéciaux - les bleus comme on les identifiait communément - étaient chargés de ce type de surveillance. Le règlement régissant le transport des matiè-

res dangereuses a été révisé en mai dernier.

Toutes les informations font l'objet de vérifications spécifiques de la part des policiers. Ainsi, une photo publiée dans notre édition de lundi dernier et montrant un camion de la compagnie Shell s'engouffrant dans un tunnel, a incité les policiers à faire enquête.

Les compagnies responsables, les importantes pétrolières, respectent habituellement les règles de sécurité, estime le caporal Dupont. « Ce sont généralement les transporteurs indépendants qui risquent de s'aventurer dans les tunnels. Il faut vérifier tous les chargements ».

Les camionneurs sont souvent mal informés, admet le policier, en donnant pour exemple les réparateurs de toitures qui s'engouffrent dans les tunnels avec des réservoirs de gaz propane. « Il faudra procéder à une véritable campagne d'information », a conclu le policier, de la SQ.

Une campagne pour convaincre les étudiants de ne pas boire d'alcool avant de conduire

Des agents de la Régie de l'assurance automobile du Québec entreprennent aujourd'hui une tournée de deux ans dans les cégeps pour convaincre les étudiants de ne pas boire avant de conduire.

Si on additionne le nombre de jeunes morts sur la route au Québec depuis 10 ans, c'est assez pour rayer le cégep de Saint-Hyacinthe de la carte (2045 victimes), indique la régie. Les accidents d'automobiles sont de loin la plus grande

cause de décès chez les 15-25 ans, bien avant les suicides.

Au moins dans un cas sur deux, les jeunes conducteurs qui se tuent au volant ont bu, souligne la régie. Un jeune qui conduit sous l'effet de l'alcool court 20 fois plus de risques de mourir dans un accident de la route que la moyenne des conducteurs sobres. Chez les 16-17 ans, ce risque augmente à 165 fois.

Les 18-20 ans ont deux fois plus d'accidents graves que les conducteurs plus âgés.

Effrayée par l'augmentation des accidents depuis trois ans au Québec, la régie tentera de sensibiliser les jeunes à une bonne conduite par des kiosques et des stands d'information dans les cégeps.

La régie voudrait convaincre les étudiants de former des groupes SADD (Students Against Driving Drunk), inspirés du modèle américain. Entre autres mesures, les groupes SADD suggèrent la signature de contrats entre les jeunes et leurs aînés.

La régie ouvre son premier kiosque au cégep Ahuntsic aujourd'hui.

LA PRESSE, 17 octobre 1985



Marcel Adam

Le responsable de la hausse des tueries sur nos routes

Périodiquement les statistiques des organismes gouvernementaux révèlent que les accidents mortels augmentent à une allure effarante.

La semaine dernière un rapport révélait qu'au cours des huit premiers mois de l'année ils ont augmenté de 14 pour cent par rapport à l'année précédente, cependant que les hospitalisations de blessés de la route et les accidents avec dommages matériels seulement ont crû respectivement de 13 et 17 pour cent durant la même période.

En juillet un rapport de la Régie de l'assurance automobile révélait que la route tue plus au Québec que dans les autres provinces, sauf au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard. Alors que la mortalité routière augmentait au Québec, au début de l'année, elle diminuait dans les autres provinces.

Ces statistiques confirment tragiquement ce qu'il est d'habitude à tout le monde de consta-

ter: les routes du Québec sont devenues de redoutables pistes de course où pullulent les fous du volant, grâce à la tolérance des autorités publiques.

L'anarchie règne parce que les routes ne sont pratiquement plus surveillées par la police. Vous pouvez rouler durant des heures sans rencontrer une seule patrouille. Et, tout le long du trajet vous verrez des voitures faire à des vitesses folles du slalom, des queues de poisson, couper en diagonale l'autoroute pour passer de la première à la troisième voie, ou l'inverse, et vous ne verrez à peu près jamais une voiture de police pourchasser et arrêter un délinquant.

Il est quand même paradoxal que dans la province où se trouvent les plus mauvais conducteurs en Amérique du Nord — j'emploie le masculin parce que ce sont les hommes qui conduisent en fous, pas les femmes —, il est ironique, dis-je, que ce soit ici, justement,

que la surveillance et la répression soient les moins rigoureuses.

À qui la faute? Tout le monde, bien sûr, se renvoie la balle.

Pour le ministre des Transports, la Régie de l'assurance automobile; la Ligue de la sécurité du Québec, le Groupement des assureurs du Québec, c'est la surveillance policière qui est inadéquate.

Pour sa défense la Sûreté du Québec soutient qu'elle ne couvre pas tout le Québec (sont exclus Montréal, Laval, Longueuil et Québec). En effet, Et je puis témoigner que les fous de la route ne sont pas plus gênés par la police à Montréal et Laval, par exemple, que sur le territoire couvert par la SQ.

Les policiers provinciaux tiennent responsable le gouvernement qui les prive de moyens adéquats, et les tribunaux qui se montrent trop cléments à l'égard des conducteurs dangereux.

Quand la police s'acquitte mal de ses devoirs, soit par négligence, mauvais esprit ou faute de moyens, ce sont les pouvoirs publics, de qui elle relève, qui doivent en assumer la responsabilité.

Or des pouvoirs publics qui demeurent passifs devant les hécatombes routières se rendent moralement coupables de négligence criminelle. Tout autant que le chauffard, le conducteur ivre ou imprudent qui occasionne un accident mortel.

Et le gouvernement qui laisse s'entretuer les citoyens par milliers sur les routes, donne un très mauvais exemple aux employeurs qu'il oblige par une loi très sévère, à assurer la sécurité des travailleurs.

À vrai dire, il est probablement responsable, par sa passivité, de plus de morts, chaque année, que ne l'était l'ensemble des employeurs négligents avant l'adoption de la loi sur la santé et la sécurité du travail.

C. 4

LA PRESSE, MONTRÉAL, MARDI 29 OCTOBRE 1983

Les assureurs investissent dans l'installation du « cyclope »

■ Pour « cimenter ses relations d'affaires avec les assureurs », G. Lebeau lance une campagne de sécurité pour couper de 54 p. cent les accidents par collision arrière. La compagnie

LAURIER CLOUTIER

installera au moins 200 000 « Cyclope », un feu arrière surélevé, dans les 12 prochains mois. En fait, elle devrait rejoindre 35 p. cent des automobilistes québécois.

Michel Saint-Pierre, vice-président marketing, révèle dans le

cadre d'une conférence de presse que 20 assureurs, représentant 70 p. cent du marché, ont déjà accepté de participer et que 20 autres devraient bientôt en faire autant.

Ils distribueront un million de dépliants, avec leur renouvellement de polices, offrant un rabais de \$10 sur la pose du feu arrière surélevé — standard sur les modèles 86 — coûtant de \$44,95 à \$49,95. Les Coopérants offriront un rabais supplémentaire de \$10. Avec la baisse des accidents, les primes diminueraient aussi.

La campagne se financerait

tout juste parce qu'elle a déjà coûté \$45 000 en dépliants et mise en marché.

Mais Lebeau n'a pas hésité parce que des tests et des études de l'Insurance Institute for Highway Safety, des USA, montrent que le Cyclope devient indispensable pour ceux qui se préoccupent de la sécurité de leurs enfants sur le siège arrière par exemple:

\$60 millions de frais et moins de morts

S'il avait été obligatoire en 1980, le Cyclope aurait réduit de 900 000 le nombre d'accidents cette seule année, avec 40 000 blessures, des milliers de morts et \$431 millions de réparations en moins. Au Canada, on espère diminuer les accidents de l'équivalent du dixième des USA et éviter des réparations de \$80 millions.

Lebeau n'a pas l'exclusivité de ce produit américain et le bricoleur averti peut se débrouiller seul. Mais le Cyclope s'est révélé le plus efficace — par sa localisation, son intensité de lumière, etc. — et Lebeau peut l'installer en 20 minutes.

Les collisions causent près de 75 p. cent des accidents. Environ 40 p. cent sont des collisions arrière.

Dans les circonstances, Lebeau prend le risque de voir chuter ses affaires dans les réparations

AU FIL DES IDEES

Pour festoyer sans s'enivrer

Le distillateur canadien Hiram Walker veut implanter au Québec le programme "Le chauffeur attitré" pour aider les gens qui prennent de l'alcool dans les bars ou les restaurants à retourner à leur domicile en toute sécurité. Le plan fonctionnel depuis l'été en Ontario et les résultats sont concluants.

L'alcool constitue de loin la cause principale du carnage routier. L'an dernier, les accidents de la route ont occasionné 1,222 pertes de vie dont autour de 1,000 à cause de conducteurs en état d'ivresse. Des études ont démontré qu'un automobiliste sur 10 est ivre les mercredis et vendredis soir et un sur trois après 1h30 du matin. Rares sont les journées sans accidents de la route dus à l'alcool.

Qu'il suffise de se rappeler le cas du jeune militaire qui a fauché deux vies à Loretteville dernièrement ou encore plus récemment le décès de Pelle Lindbergh,

cette étoile de 26 ans des Flyers de Philadelphie, pour se rendre compte que c'est un mal qui afflige toute la société.

"Le chauffeur attitré" repose sur un principe fort simple: quand des personnes se rendent à un endroit où elles savent qu'elles vont boire, un membre du groupe s'engage à ne pas absorber de boissons alcooliques. En contrepartie, le propriétaire de l'établissement s'oblige à lui offrir gratuitement des breuvages non alcoolisés. Ce conducteur est donc en mesure, à la fin du repas ou de la soirée, de ramener ses compagnes et compagnons à la maison.

Le projet diffère sensiblement de celui de l'opération Nez-Rouge qui a vu le jour à Québec, en 1984, grâce au club de natation Rouge et Or de l'université Laval, de CHRC et des policiers de Québec. Ce service gratuit de chauffeur, dont les résultats ont largement dépassé les attentes, fonc-

tionne sur demande et à l'époque des Fêtes seulement.

Le problème pour empêcher un conducteur en état d'ivresse d'utiliser son véhicule est toujours de le convaincre qu'il a trop bu. En ce sens, le programme permanent du chauffeur attitré permet à l'individu de concevoir, avant même de commencer à festoyer, qu'il ne conduira pas son automobile. Par contre, le risque d'en profiter pour boire plus demeure omniprésent, mais le programme vise avant tout à contrer les accidents.

Evidemment, ça ne règle pas le fléau social de l'abus de l'alcool. Des campagnes d'information et de sensibilisation aux effets néfastes de l'alcoolisme, comme celle qui a coûté \$400,000 à la Régie de l'assurance automobile du Québec l'an dernier, contribuent mieux à faire prendre conscience que la modération s'impose.

Si les citoyens sont incapables de se retenir, des lois plus sévères rem-

placeront leur jugement. D'autres ont déjà adopté la voie de la coercition pour combattre l'indiscipline. L'Etat du New Jersey, à l'exemple de pays européens, rend aussi responsable l'hôte ou le tenancier de bar qui fait boire un conducteur coupable d'un accident en état d'ivresse; en Ontario on s'apprête à révoquer automatiquement le permis de conduire pour un an dès la première offense. La porte est ouverte à tout depuis que le juge Gerald Le Dain de la Cour suprême du Canada a décrété, cet été, que "compte tenu de la gravité du problème, l'importance et la nécessité de mettre au oeuvre des mesures dissuasives ne fait aucun doute".

Des opérations comme Nez-Rouge et chauffeur attitré méritent donc l'entier support du milieu en attendant que la surconsommation de l'alcool ne fasse plus partie de nos moeurs.

Vernon DUCHESNE

Le Soleil, Vendredi 15 nov. 85, page B4

CANIER ID

CONSUMMATION

Procurez-vous chaque jour la nouvelle section **SPORT** du **SOLEIL**

Nouvelle campagne de la RAAQ

L'alcool au volant, un acte criminel

La nouvelle campagne publicitaire de la RAAQ (Réseau Automobile Automobile Québec) frappera davantage l'imagination des automobilistes québécois que par les années passées avec l'entrée en vigueur de la loi fédérale C-18 qui considère dorénavant que le fait de conduire en état d'ébriété, constitue un acte criminel. A l'époque des "party de bureau" et des fêtes, le langage direct des messages en rendra plus d'un songeur.

par Robert FLEURY

Les différents messages publicitaires qui seront véhiculés par les stations de télévision et radio mettront en scène des fêtards, des automobilistes confondus avec leurs responsabilités sociales et personnelles, avant de prendre le volant. Et après... On n'hésitera pas, même, à reconstituer une scène caricaturale impliquant un criminel, un automobiliste qui a tué

ou blessé quelqu'un alors qu'il était au volant. Jusqu'à 14 ans!

"Écoutez, c'est grave, l'alcool est responsable de la moitié des accidents mortels sur nos routes", de dire un porte-parole de la RAAQ. La loi reconnaît, dès le 4 décembre, comme criminel tout automobiliste qui conduit en état d'ébriété. Son amende sera de 3300 pour une première offense avec interdiction complète de conduire durant trois mois. En autant qu'il n'a tué ni blessé personne, auquel cas, la peine peut aller jusqu'à... 14 ans de prison!

Deuxième offense? 14 jours de prison et suspension du permis durant six mois. Troisième offense? Trois mois de prison avec interdiction formelle de conduire un véhicule pour un an.

La règle est "toutes louanges" à l'endroit du fédéral qui a eu le courage de modifier la législation

même si elle ne sera pas populaire. On parlait de "enfumer" les dents. Maintenant, on peut le dire haut et fort que c'est criminel", disent les gens de la RAAQ.

considérer pas comme criminel, même s'il était complètement ivre."



"Il faut susciter un mouvement de réprobation générale, ce qui n'est pas encore passé dans les mœurs. Un automobiliste pouvait tuer deux personnes, mais on ne le

De trop

Le taux toléré d'alcool dans le sang, si vous passez l'ivressomètre, c'est .08 soit 80 mg d'alcool par 100

ml. Vous êtes de sexe masculin, pesant de 125 à 150 lbs, la troisième consommation est de trop. A moins que vous ne pesiez plus de 150.

De sexe féminin, c'est la deuxième consommation qui est déjà de trop, trois si vous faites plus de 150 lbs. Une bière, un verre de vin ou une once et demi de spiritueux, c'est ça une consommation. A chaque heure qui passe, vous n'abaissez votre taux d'alcool que de .01. Si vous mangez en buvant, votre organisme pourra peut-être accepter une consommation de plus.

"Un demi-million de dollars ont été consacrés à cette campagne du 18 novembre au 31 décembre. Des émissions populaires comme la Soirée du hockey, Dallas et les Grands Films diffuseront ces messages. Nous avons obtenu de plus une excellente collaboration des grandes entreprises pour répéter ces messages sur leurs sacs (Steinberg, Provigo, Métro...) ou ailleurs (Bell,

Alcan, Hydro...). Jusqu'aux chauffeurs de taxi qui auront des autocollants "Vous ne prendrez jamais un taxi de trop!"

Deux millions d'autocollants, "L'alcool au volant c'est criminel qu'on se le dise" seront offerts à trois millions d'automobilistes.

Au Saguenay, on tentera une expérience pilote, soit la participation des entreprises directement dans l'effort publicitaire, par une réclame appropriée, à partir du matériel fourni par la région.

Les panneaux publicitaires de Médiacom, mis gracieusement à la disposition de la RAAQ, rappelleront également le message aux automobilistes.

C'est la troisième année que la région entend une telle campagne à l'approche des Fêtes, mais, cette année, elle profite de la nouvelle loi C-18 pour frapper une fois pour toutes l'imagination des Québécois récalcitrants!

GAA-QUÉBEC VOUS CONSEILLE

Peut-on éviter de frapper des animaux ?

■ **Etrange sujet n'est-ce pas ?** C'est vrai qu'on ne parle pas souvent de cette situation. Nous profitons de l'occasion pour vous faire part d'un article publié par la Fédération internationale de tourisme qui a pour avantage de bien nous faire saisir l'ampleur du problème dans certains pays d'Europe. Si la chose est à ce point majeure là-bas, on peut logiquement penser que nous, avec nos grands espaces, nous avons probablement aussi le problème en question.

D'abord, le cas de l'Europe

Chaque jour, des milliers d'automobilistes se retrouvent face à du gros et à du petit gibier, ou à des animaux plus petits, comme les crapauds, éblouis par les phares. Dans le meilleur des cas, ces rencontres inopinées obligent à freiner brusquement sans perdre le contrôle du véhicule mais, bien souvent, il se produit des collisions meurtrières pour les animaux et les êtres humains.

Selon la direction française des routes, un peu plus de 3100 collisions, tuant ou blessant 3250 gros animaux, ont été constatées sur le réseau routier français au cours de l'année 1982.

La répartition par espèces est établie ainsi :

Cert élaphe, 269 (8,6 p. cent), chevreuil, 2180 (70 p. cent), sanglier, 367 (11,7 p. cent); daim, 12 (0,3 p. cent), cerf sika, 2 (0,3 p. cent), renard, 2 (0,3 p. cent), autres espèces identifiées, 110 (3,5 p. cent).

Les collisions impliquant les cerfs et les sangliers ont lieu en automne, alors que celles impliquant les chevreuils se sont surtout produites en avril et mai.

■ **En Royaume-Uni.** L'évacuation de batraciens est de plus en plus un problème national et a été lancée par le ministère des Transports britannique. Un signal routier a été posé dans plus de 150 endroits au moment de la période de reproduction (mars-avril) ou ces animaux traversent les routes, ce qui n'est pas toujours facile à déterminer. On espère ainsi sauver des milliers de crapauds (selon des estimations, 20 tonnes de crapauds sont écrasés chaque

année sur les routes britanniques), et également des vies humaines, car les collisions entre une procession de crapauds et une voiture peuvent aboutir à un dérapage dangereux. Les grenouilles et autres petits mammifères bénéficieront également des précautions prises.

■ **En Allemagne,** des panneaux ont également été posés et des clôtures en bois et en plastique érigées le long des routes concernées. Les animaux poursuivent leur chemin le long des clôtures jusqu'à des canalisations qui passent sous la route. Malheureusement, les crapauds ne sont pas toujours aussi disciplinés que le voudraient leurs protecteurs, et ils traversent les routes. L'Allgemeiner Automobil-Club (ADAC) conseille aux automobilistes qui rencontrent une procession de 700 à 800 crapauds de faire demi-tour et de prévenir la police.

■ **En dehors des batraciens,** on estime qu'il y a plus de 250000 bêtes périssent chaque année sur les routes. Les dégâts causés aux automobilistes et à leurs véhicules ne peuvent être imputés à aucun responsable sauf si les autorités ont négligé de mettre des signaux d'avertissement de danger à des endroits connus pour être un lieu de passage fréquent du gibier. Dans ce cas, elles doivent indemniser l'automobiliste accidenté.

Les statistiques autrichiennes témoignent du même phénomène. Selon une information de l'Österreichischer Automobil-Motorrad und Touring Club: 20700 cerfs, 39632 lièvres et 15000 faisans ont été tués par des automobiles pendant la campagne de chasse 1983-1984. Le club conseille de rouler moins vite dans les zones à gibier et de regarder attentivement les bords de la route. Si un animal bondit sur la route, il faut d'abord freiner sans à coups, klaxonner, puis, si c'est à la tombée du jour, mettre les feux de croisement.

Et le Québec ?

■ On n'en sait pas bien long en terme de chiffres. Les accidents officiels recensés dans le rapport

1984 (Dossier Statistique de la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ)) rapportent les données suivantes :

COLLISION DE VÉHICULES ROUTIERS AVEC UN ANIMAL

ANNÉE	1980	1981	1982	1983	1984
Décès	1	5	4	4	3
Blessures graves	10	10	10	18	20
Blessures légères	137	123	124	136	145
TOTAL DOMMAGES CORPORELS	148	138	138	156	168
Dommages matériels seulement	1061	784	947	1133	1379
GRAND TOTAL	1209	1122	1085	1289	1547

Faut-il donc s'alarmer de la situation ? Ce type d'accident n'est en fait qu'un faible pourcentage de collisions par rapport à d'autres. Par exemple, sur les 182572 collisions rapportées en 1981, 1547 concernent les animaux, soit 0,8 p. cent ! Mais par contre, on ne rapporte pas nécessairement le chat, le « siffleur » ou autre petite bête qui n'a pas fait de dommage à son véhicule. Donc, encore davantage d'animaux sont tués chaque année sur nos routes, causant à chaque fois un risque d'accident.

La bonne vieille vigilance est de toute évidence, l'élément qui sauvera bien des dégâts ! Il s'agit donc surtout d'être attentif et de rouler de telle sorte qu'il soit possible de freiner à l'intérieur de la distance éclairée par les phares de sa voiture si l'on circule la nuit. Vous pouvez vous faire une idée de la distance moyenne de freinage habituellement requise en consultant le tableau ci-contre.

A UNE VITESSE DE...	IL FAUT PRÉVOIR ENVIRON UNE DISTANCE DE FREINAGE DE...
30 km/h	13 mètres et plus
50 km/h	25 mètres et plus
65 km/h	40 mètres et plus
80 km/h	59 mètres et plus
100 km/h	80 mètres et plus

■ Chiffres moyens, ils peuvent varier en fonction des conditions de la route, l'état mécanique du véhicule, etc.

Et bien identifier les zones à risque plus élevées en matière d'interaction animale-soudaine : des panneaux caractéristiques ont été prévus à cette fin de sorte que l'automobiliste puisse au moins tenir compte de cette donnée dans sa conduite. Par temps clair, encore, mais en cas de pluie, neige, brouillard ou autre... attention !

Le civisme ne nuit pas là non plus !

Il se peut que, malgré une conduite préventive, un chien sorte d'un coup d'une entrée privée et soit heurté ou qu'un chat saute ou tonte un autre animal domestique. On sait un peu tout ce qui peut arriver en cas d'accident « entre humains » et des lois qui régissent le tout. Mais dans le cas des animaux, il en va surtout de votre bonne volonté.

À ce sujet, il serait bon de signaler aux policiers toute collision avec l'un ou l'autre animal dit « domestique » (chien, chat, oiseau, vache, cochon, poule, etc.) ne serait-ce que pour que le propriétaire de la bête en question soit avisé du fait et cesse ses recherches, ou qu'on puisse débarrasser la chaussée des restes de ces animaux.

Comme nous le disions précédemment, nous n'avons pas de chiffres sur le carnage annuel des animaux par l'un ou l'autre de nos moyens de transport. Si certains sont inévitables, nous croyons toutefois qu'une conduite préventive, en plus de sauver bien des vies humaines, ne peut qu'être bénéfique pour sauver également la vie de ces bêtes auxquelles on tient souvent beaucoup.

LE DEVOIR, 2 décembre 1985

L'alcool au volant: une amende minimale de \$300

OTTAWA (PC) — Les gens qui prennent le volant en état d'ébriété auront plus qu'une gueule de bois le lendemain de la veille. En effet, à compter de mercredi, les peines minimales pour la conduite en état d'ivresse passeront de \$50 à \$300 d'amende.

La peine maximum pourra être un séjour de six mois en prison avec une amende de \$2,000.

Et ceux qui n'ont pas appris la leçon du premier coup seront emprisonnés pour au moins deux semaines, alors que pour ceux qui recommencent une troisième fois l'emprisonnement sera d'au moins 90 jours.

À la première condamnation se rattache également une suspension de trois mois du permis de conduire, tandis qu'à la deuxième la suspension durera au moins six mois. La suspension du permis pourrait être plus longue, selon ce que chaque province aura imposé.

La Nouvelle Écosse, quant à elle, adoptera la ligne dure, avec une suspension automatique d'un an pour la première infraction et de deux ans pour les infractions subséquentes. L'Ontario a proposé les mêmes sanctions et on espère que le projet de loi sera adopté d'ici Noël.

La nouvelle loi permettra également aux policiers de forcer les contrevenants à subir des prises de

sang, advenant l'impossibilité de procéder à des alcootests.

Les suspects qui refuseraient de se livrer à un de ces tests feront face aux mêmes pénalités que ceux qui seront reconnus coupables d'ivresse au volant.

La loi prévoit également des sanctions pour les conducteurs en état d'ébriété qui blessent ou tuent quelqu'un mais qui ne sont pas reconnus coupables de négligence criminelle. Dans le premier cas, si l'accident fait un ou des blessés, le contrevenant pourrait écoper d'un maximum de 10 ans de prison. Dans le second cas, si l'accident cause un ou des morts, le contrevenant serait emprisonné pour un maximum de 14 ans.

La peine maximum pour conduite en état d'ébriété (sans qu'il n'y ait de blessé ou de mort) passera quant à elle à cinq ans.

Les modifications au code pénal comprennent également des sanctions contre le crime informatique, l'abolition des droits dérogatoires concernant les mandats de perquisition pour les agents de la GRC et une modernisation des procédures judiciaires.

Le ministre de la Justice John Crosbie, qui a déposé ces mesures au début de l'année, entreprendra une tournée pan-canadienne pour promouvoir ces changements.

Parce qu'ils craignent d'être tenus responsables Les automobilistes boudent le constat amiable

Malgré cette mesure de vouloir éviter toute façon d'accélérer les procédures, les automobilistes québécois craignent de recourir au constat amiable lors d'un accident, de crainte d'être tenus responsables.

par Robert FLEURY

Quitte à patienter pendant plusieurs minutes, sinon quelques heures, les automobilistes préfèrent d'emblée s'en remettre au constat de police, comme ce fut notamment le cas le vendredi 22 novembre, à l'issue de la tempête surprise qui frappa la région de Québec.

Il y a effectivement encore beaucoup de résistance à utiliser le constat amiable, a indiqué au 50-1121, M. Raymond Medza, du Groupement des assureurs automobiles.

Rôle des policiers

Or, le constat amiable, explique M. Medza, ne constitue qu'une simple prise de coordonnées, un simple constat justement qu'est survenu un accident impliquant tel et tel véhicule, tel et tel conducteur.

Le porte-parole du Groupement des assureurs automobiles souligne qu'il ne revient pas aux policiers de déterminer la responsabilité, mais plutôt aux assureurs, à partir des faits exposés ou de témoins, s'il y a lieu.

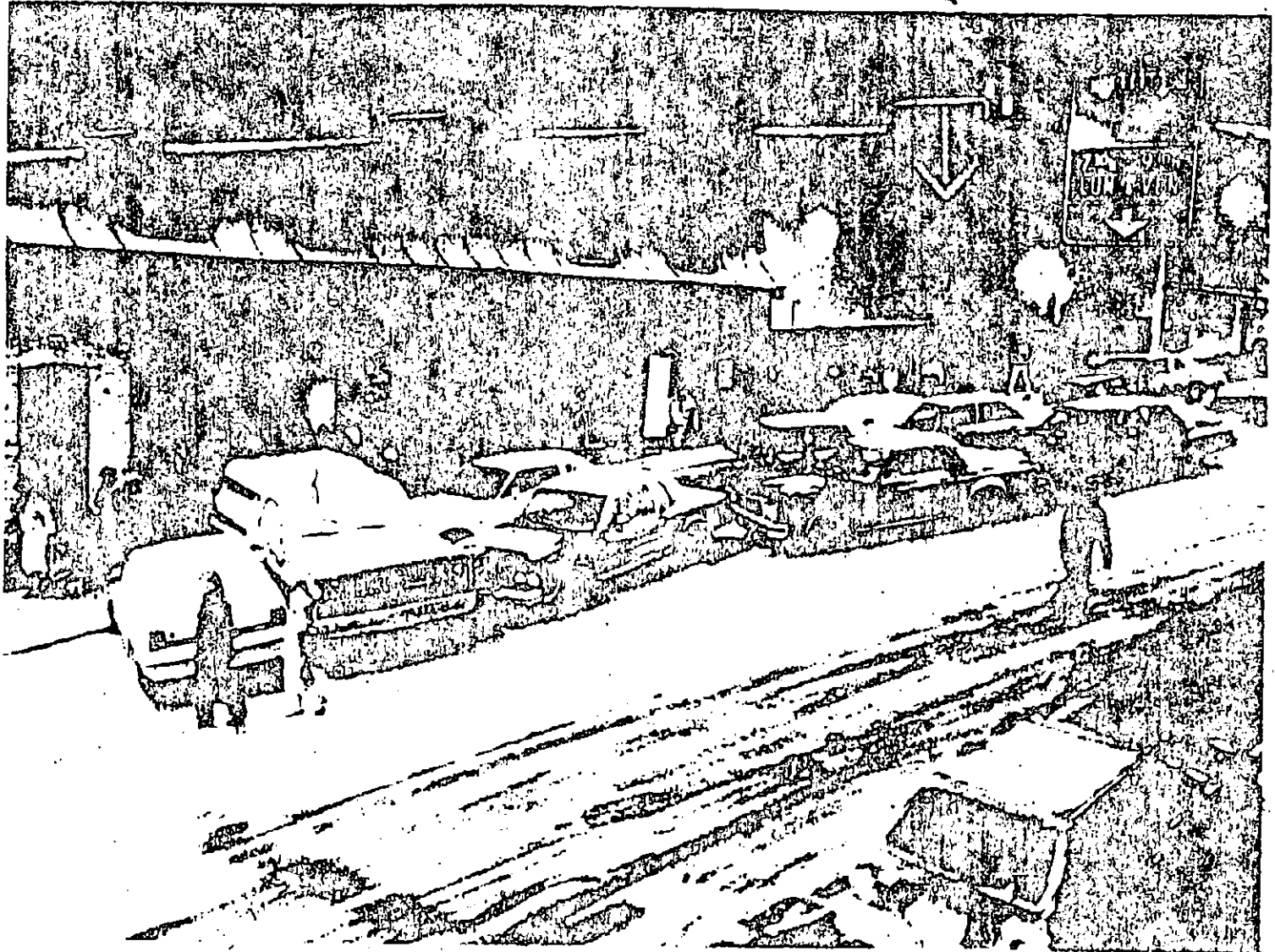
De toute manière, les policiers ne font que constater qu'il y a eu accident et identifient les parties impliquées. Ils émettent rarement une opinion.

Il faut faire appel à la police s'il y a des blessés, mais ce n'est pas nécessaire, lorsqu'il s'agit de dommages matériels seulement, commente, par ailleurs, le lieutenant Fernand Wharton, de la Succursale du Québec, poste Québec-Métro.

Les automobilistes auront avantage à recourir au constat amiable, surtout lors de situations comme celle créée le 22 novembre, car les policiers, comme un peu tout le monde en pareilles circonstances, sont débordés.

Partage des coûts

Les automobilistes impliqués ne sont pas tenus d'être d'accord ou de signer quoi que ce soit, en dressant un constat amiable. On rapporte simplement les faits et on informe ensuite son courtier qui prévient à son tour la Régie de l'assurance auto. La Régie, à son tour, informe les assureurs.



Quitte à patienter pendant plusieurs minutes, sinon quelques heures, les automobilistes préférant d'emblée s'en remettre au constat de police, comme ce fut notamment le cas le vendredi 22 novembre.

responsabilité, lorsque l'on est impliqué dans un carambolage? S'il devient difficile d'identifier un responsable, les tribunaux sont enclins à statuer que chaque propriétaire de véhicule est responsable pour la moitié des dommages causés par la collision. Cette règle s'applique également lorsque deux véhicules sont impliqués dans un accident.

Prenons, par exemple, le cas d'un accident impliquant plusieurs véhicules et où chacun emboutit celui qui le précède. Il devient alors plus aisé d'identifier le ou les responsables et de partager les coûts de réparation. Si un seul véhicule est impliqué, son assureur l'indemnifiera en totalité. Quant au second véhicule, son propriétaire devra assumer la moitié des frais pour les dommages causés à l'avant et ne sera pas tenu responsable de son côté.

Quant au dernier automobiliste, il devra assumer tous les coûts (et non 50 pour 100) de réparation de son véhicule pour les dommages subis à l'avant et à l'arrière. Si un autre véhicule est impliqué, son assureur l'indemnifiera en totalité. Quant au second véhicule, son propriétaire devra assumer la moitié des frais pour les dommages causés à l'avant et ne sera pas tenu responsable de son côté.

Si un troisième ou plus de véhicules sont impliqués, les règles de responsabilité sont plus complexes. Il est recommandé de consulter un courtier ou un assureur pour plus de détails.

Si un troisième ou plus de véhicules sont impliqués, les règles de responsabilité sont plus complexes. Il est recommandé de consulter un courtier ou un assureur pour plus de détails.

LA PRESSE, 4 décembre 1985

Attention à l'état d'ébriété!

Vous êtes invité à une réception de bureau pour les Fêtes. Vous êtes vigilant. Mais vous avalez une couple d'apéritifs, quelques verres de vin en mangeant, suivis d'un ou deux digestifs. Vous vous sentez lucide, convenablement sobre. Avec ou sans raison, un policier vous arrête, vous oblige à l'aléotest, découvre que votre sang contient un degré d'alcool légèrement supérieur au 0,08 permis par la loi et vous arrête.

Résultat: amende de \$300; et suspension du permis de conduire pour trois mois. Ça vous apprendra à vous soûler...

Ce qui signifie que les policiers peuvent se tenir, à la porte de tous les restaurants et distribuer des contraventions à tous les conducteurs d'automobile qui en sortent. Et que tous les bureaux devraient interdire les réceptions à leurs em-

ployés. Car la loi qui entre en vigueur aujourd'hui peut les condamner à l'immobilité pour plus longtemps qu'ils ne pouvaient probablement se le permettre.

On en est peut-être rendu là: les excès des conducteurs sont tels, les conséquences de leur irresponsabilité telles qu'il faut des sentences exemplaires pour les retenir. Il s'agit de leur faire assez peur pour qu'ils cessent d'être des dangers publics face à des victimes innocentes et à un État trop bienveillant.

C'est peut-être vrai que cette loi qui entre en vigueur aujourd'hui est nécessaire. Ce qui ne signifie pas qu'elle soit nécessairement raisonnable. Pour deux raisons.

D'abord, parce que la loi antérieure, qui ne condamnait pas à la suspension du permis aussi rapidement, avait déjà

«des dents» fort respectables. Ce n'est pas à cause de la timidité de la loi qu'on déplore encore trop d'accidents occasionnés par des conducteurs ivres; c'est simplement que cette loi n'était pas appliquée.

On n'a qu'à se rappeler la longue grève du zèle des agents de la Sûreté du Québec l'an dernier. On n'a qu'à parcourir les routes du Québec les vendredis et samedis dans la soirée. On n'a qu'à se balader dans les régions propices aux abus. Une loi raisonnable bien appliquée porte de bons effets; une loi radicale irraisonnablement appliquée fausse la justice.

Car c'est là un autre aspect de la loi: elle risque fort d'être arbitrairement appliquée. Car on sait qu'une même quantité d'alcool peut enivrer une personne et nullement en effectuer une autre, pour une question

de poids, d'habitude, d'âge, de fatigue, etc. Une loi juste doit tenir compte des circonstances. Et les policiers ne sont pas toujours portés aux nuances ou aux subtilités des conditions particulières. Une condamnation peut alors ne pas être raisonnable.

Il faut enrayer les abus de l'alcool et prendre tous les moyens capables de nous y aider. La nouvelle loi canadienne arrive à point, au début d'une période de l'année où ces abus sont justement plus fréquents.

Mais une loi excessive rend la justice méprisante; plus que cela, elle risque d'engendrer des injustices. Il faudra donc que les policiers et leurs chefs, dans les bureaux et dans les auto-patrouilles, fassent preuve d'un jugement sans faille, s'ils veulent respecter l'esprit de la loi.

1000-000-0000

LA PRESSE, MONTRÉAL, JEUDI 3 DÉCEMBRE 1983

Ivresse au volant: 14 jours de prison aux récidivistes

OTTAWA (PC) — Toute personne trouvée coupable d'avoir conduit un véhicule en état d'ébriété échappe désormais à une amende minimale de \$300 et perd son permis pour au moins trois mois. Les récidivistes ne pourront échapper à un emprisonnement minimum de 14 jours.

Il s'agit de la mise en vigueur des amendements au Code criminel permettant à Ottawa de rendre beaucoup plus sévères les sanctions de la conduite en état d'ébriété.

À l'approche de la période critique des Fêtes, le ministre fédéral de la Justice, John Crossin, a donné hier le coup d'envoi d'une campagne pan-canadienne pour démentir la volonté du gouvernement d'infléchir la courbe des statistiques « effrayantes » sur la conduite avec facultés affaiblies.

Selon les études les plus récentes sur la circulation routière, un accident mortel sur deux est attribuable à la consommation d'alcool. Pas moins de 10 p. cent des décès criminels traités en cour

sont des infractions d'ivresse au volant. L'an dernier au Canada, l'alcool était en cause dans 40 000 accidents routiers causant des blessures.

« Notre intention n'est pas d'en parler deux semaines avant Noël seulement; la campagne se poursuivra durant de nombreuses années. Si vous buvez, c'est vous que cela regarde; mais si vous conduisez après avoir bu, cela regarde tout le monde », a dit le ministre.

Chaque année, les dommages matériels, les frais médicaux et les pertes de travail consécutives à l'ivresse au volant englobées sont 11 milliards.

La Loi fédérale sur 0,08 pour cent d'alcool dans le sang reste la même. Personne ne doit être trouvé au volant d'une auto, ou de tout autre véhicule motorisé, avec un taux plus élevé.

En revanche, les amendées prévues à « la loi dure » amendées hier sont lourdement augmentées pour dissuader les fétards de conduire.

Pour une première infraction, l'amende minimale sera de \$300 ou plus, accompagnée de l'interdiction de conduire un véhicule durant trois mois ou plus.

« Les récidivistes à leur deuxième offense devront passer un minimum de 14 jours en prison, et ne pourront conduire de véhicule pendant six mois. Une troisième offense est passible d'un emprisonnement de 90 jours au minimum, assortie d'une interdiction minimale de conduire d'un an.

Les accidents causés par des conducteurs aux facultés affaiblies entraînent des peines encore plus lourdes. Les chauffards qui causent des blessures sont passibles d'une peine pouvant aller jusqu'à dix ans de prison ou d'une interdiction de conduire de dix ans.

Ceux qui ont causé la mort de quelqu'un peuvent être emprisonnés à vie ou se voir priver de leur permis pendant dix ans. Ceux trouvés coupables de négligence criminelle causant la mort d'une personne risquent la prison

à vie et de perdre leur permis à tout jamais.

Hier, les représentants de l'Association médicale canadienne, des Chefs de police et du Barreau ont applaudi à l'unisson au durcissement annoncé par Ottawa.

Au Québec, comme ailleurs, les arrestations de la Sûreté provinciale se font en vertu du Code criminel fédéral. Quelqu'un trouvé coupable d'une offense criminel-

le peut en outre être passible d'une suspension de permis, en vertu du Code de la route provincial. Dans certaines provinces, l'Ontario et la Nouvelle-Écosse notamment, les suspensions de permis sont encore plus draconiennes.

En outre, les nouveaux amendements, entrés en vigueur, permettent aux policiers d'exiger des tests sanguins lorsque l'habituel test d'haleine est impossible.

Ainsi les conducteurs aux facultés très affaiblies, tout comme ceux qui sont semblant d'être gravement blessés et qui risquent d'être transportés immédiatement à l'hôpital, ne pourront éviter les tests.

Le refus de se prêter à un test d'haleine, à moins qu'un juge le trouve justifiable, sera passible des mêmes peines que la conduite en état d'ébriété.

Ivresse au volant: des sanctions plus sévères

DENIS LESSARD

OTTAWA (PC) — Toute personne trouvée coupable d'avoir conduit un véhicule en état d'ébriété se voit désormais imposer une amende minimale de \$300 et perd son permis pour au moins trois mois. Quant aux récidivistes, ils ne pourront échapper à un emprisonnement minimum de 14 jours.

Hier, en effet, entraient en vigueur les amendements au Code criminel permettant à Ottawa de rendre beaucoup plus sévères les sanctions pour la conduite en état d'ivresse.

À l'approche de la période critique des Fêtes, le ministre fédéral de la Justice, John Crosbie, a donné hier, en conférence de presse, le coup d'envoi d'une campagne pan-canadienne pour démontrer la volonté du gouvernement d'infléchir la courbe des statistiques « effarantes » sur la conduite avec facultés affaiblies.

Selon les études les plus récentes sur la circulation routière, un accident mortel sur deux est attribuable à la consommation d'alcool. Pas moins de 40 % des délits criminels qui se retrouvent en cour sont des infractions d'ivresse au volant. L'an dernier au Canada, l'alcool était en cause dans 40,000 accidents routiers causant des blessures.

« Notre intention n'est pas d'en parler deux semaines avant Noël seulement; la campagne se poursuivra durant de nombreuses années », a dit hier M. Crosbie. « Si vous buvez, c'est vous que cela regarde; mais si vous conduisez après avoir bu, cela regarde tout le monde », d'ajouter le ministre.

Chaque année, les dommages matériels, les frais médicaux et les pertes de travail consécutives à l'ivresse au volant engloutissent \$1 milliard.

La norme fédérale de 0.08 % d'alcool dans le sang reste la même. Personne ne doit être trouvé au volant d'une auto, ou de tout autre véhicule motorisé, avec une proportion plus forte d'alcool dans le sang.

En revanche, les amendes prévues à « la loi dure » amendée hier sont lourdement augmentées pour dissuader les fêtards de conduire.

Pour une première infraction, l'amende minimale sera de \$300 ou plus, accompagnée de l'interdiction de conduire un véhicule durant trois mois ou plus.

Les récidivistes à leur deuxième offense devront passer un minimum de 14 jours en prison, et ne pourront conduire de véhicule pendant six mois. Une troisième offense est passible d'un emprisonnement de 90 jours au minimum, assortie d'une interdiction minimale de conduire d'un an.

Les accidents causés par des conducteurs aux facultés affaiblies entraînent des peines encore plus lourdes. Les chauffards qui causent des blessures sont passibles d'une peine pouvant aller jusqu'à dix ans de prison ou d'une interdiction de conduire de dix ans.

Ceux qui ont causé la mort de quelqu'un peuvent être emprisonnés pour 14 ans où se voir priver de leur permis pendant dix ans. Ceux trouvés coupables de négligence criminelle causant la mort d'une personne risquent la prison à vie et la perte à tout jamais leur permis de conduire.

Hier, les représentants de l'Association médicale canadienne, des Chefs de police et du Barreau ont applaudi à l'unisson au durcissement annoncé par Ottawa.

Au Québec, comme ailleurs, les arrestations de la sûreté provinciale se font en vertu du Code criminel fédéral. Quelqu'un trouvé coupable d'une offense criminelle peut en outre être passible d'une suspension de permis, en vertu du Code de la route provincial. Dans certaines provinces, l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse notamment, les suspensions de permis sont encore plus draconiennes.

En outre, les nouveaux amendements, entrés en vigueur hier permettent aux policiers d'exiger des tests sanguins lorsque l'habituel test d'haleine est impossible. Ainsi les conducteurs aux facultés très affaiblies, tout comme ceux qui font semblant d'être gravement blessés et qui réclament d'être transportés immédiatement à l'hôpital, ne pourront éviter les tests.

Le refus de se prêter à un test d'haleine, à moins qu'un juge le trouve justifiable, sera passible des mêmes peines que la conduite en état d'ébriété.

« Il est possible que ces amendements soient défilés devant les tribunaux. La gens croient que la Charte des droits leur permet de contester d'importe quoi », a dit M. Crosbie, exprimant cependant sa conviction que les amendements étaient établis sur des « bases très solides ».

BLOC-NOTES

Alcool ou auto

De nombreux automobilistes goûteront à la nouvelle loi visant à contrer la conduite en état d'ébriété pour avoir trop levé le coude à l'occasion des Fêtes. Ils comprendront alors amèrement que conduire avec les facultés affaiblies par l'alcool constitue maintenant un acte criminel au Canada.

En effet, la nouvelle loi C-19 est entrée en vigueur mercredi et elle promet la vie dure aux fêtards et aux alcooliques pour qui la voiture représente un prolongement de leur personnalité; à ceux-là qui s'imaginent qu'ils peuvent conduire par réflexe à cause de leur expérience, tant de la bouteille que de la route.

Le gouvernement conservateur complète une démarche entreprise par son prédécesseur libéral en faisant preuve de plus de sévérité. Les sanctions vont de la suppression du permis de conduire de deux semaines à 6 mois avec des amendes de \$300 à \$2,000 pour défier la loi de une à trois reprises. Ça peut aller jusqu'à 10 ans de prison pour un accident qui fait un blessé et à l'emprisonnement à vie s'il y a perte de vie et l'interdiction de conduire à perpétuité.

L'alcool au volant vient d'un problème social qu'une législation coercitive ne peut neutraliser à elle seule, d'autant plus que chacun l'évalue selon ses propres capacités à y faire face. Mais quand on constate l'horreur de ce fléau avec ses 2,000 pertes de vie par année au Canada et ses milliards de dollars en dommages corporels et matériels, en plus des drames familiaux, on accepte mieux des sanctions capables de susciter la réflexion.

La campagne d'information du fédéral ne sera pas de trop pour éveiller la conscience des conducteurs, ni celle de la Régie de l'assurance-automobile du Québec avec son thème "L'alcool au volant, c'est criminel". Des programmes annuels comme l'opération Nez rouge, ou permanent comme le chauffeur attitré, contribuent aussi à diminuer le nombre d'accidents et à sensibiliser les citoyens.

Comme toute loi n'a de véritable valeur que si elle est scrupuleusement mise en pratique, les provinces et les municipalités devront collaborer en portant des accusations conformes au code criminel. Il faudra s'assurer aussi que les sentences imposées par les tribunaux seront respectées. Autrement on en fausserait l'esprit judiciaire.

Cependant, face à ces "criminels" bien particuliers, il faudrait songer à imposer des travaux compensatoires plutôt que la prison. Le coupable évaluerait mieux tout le mal qu'il a causé, si, à titre d'exemple, on l'obligeait à aider la victime ou sa famille.

Yvan DUCHESNE

De Sobal, Vendredi 6 décembre 85, page B4

La sécurité routière est un projet politique

par Robert MAGUIRE

() La région du Bas-Saint-Laurent / Gaspésie est au premier rang des régions du Québec quant au nombre de personnes tuées et blessées gravement par accident de la route.

Troisième cause de décès majeure au Québec après les maladies de l'appareil circulatoire et le cancer, les accidents de véhicules à moteur ont ceci de particulier qu'ils touchent particulièrement les jeunes et qu'ils ne sont pas reliés au processus normal de vieillissement d'un individu. En effet, plus de 40 pour 100 des victimes sont âgées de 15 à 24 ans alors que cette catégorie d'âge représente 20 pour 100 de la population totale du Québec. Non seulement les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes de 15-24 ans, mais ils sont aussi la deuxième cause de décès chez les hommes du groupe d'âge 25 à 44 ans, après les maladies de l'appareil circulatoire.

Les accidents de la route en terme d'importance représentent à l'heure actuelle notre premier pro-

blème de santé publique par rapport au nombre d'années de vie perdues, et cela en raison de la surreprésentation des jeunes. Dans une perspective de coûts totaux, ce problème de santé se situe bon deuxième par rapport à l'ensemble des problèmes de santé. Devant ces faits, il est donc encore surprenant de nos jours de constater que nos gouvernements ne s'inquiètent pas vraiment des coûts économiques reliés aux accidents de la route. Pourtant, il y aurait de ce côté un potentiel de récupération d'argent qui pourrait servir à notre développement économique.

De 1970 à 1984 inclusivement, il y a eu 24,528 morts et 773,117 blessés graves et légers suite aux accidents de la route. En rapportant ces statistiques plus près de nous, de 1979 à 1984, il y a eu 8,223 morts et 334,690 blessés dont 41,515 blessés graves. Des études démontrent que les accidents de la route représentent annuellement en coûts directs et indirects quelque \$12 milliard à l'ensemble de la société québécoise. Pour 1981-1984, la Régie de l'assurance automobile

(RAAQ) a déboursé à elle seule en indemnités de toutes sortes (indemnités de remplacement de revenu, de décès et autres) \$167.1 millions. Depuis 1978, le total de ces indemnités représente des déboursés de l'ordre de \$647.4 millions.

La situation décrite précédemment exige des corrections sans plus tarder de la part du gouvernement. Le Québec n'a pas de véritables objectifs en sécurité routière. Pourtant, ce ne sont pas les intervenants qui font défaut: la Régie de l'assurance automobile, le ministère des Affaires sociales, le ministère de la Justice, le ministère des Transports, le comité interministériel sur la sécurité routière, etc. A vrai dire, il y a beaucoup d'intervenants pour les résultats obtenus.

Une première intervention à préconiser

Nous croyons important que le premier ministre prenne sous sa responsabilité directe le dossier de la sécurité routière. La formation d'un secrétariat général de sécurité

routière sous sa présidence assumant le pouvoir absolu en matière de sécurité routière au niveau gouvernemental nous assurerait d'un maximum d'efficacité. La problématique d'ensemble du dossier de la sécurité routière exige une politique ferme de la part du gouvernement. C'est pour cette raison que le dossier doit être confié au premier ministre.

Un objectif à atteindre...

Nous proposons de réduire de moitié le nombre de décès accidentels et de blessés graves sur nos routes d'ici les sept prochaines années.

Des moyens à expérimenter...

Sur la base des données de 1984 de la RAAQ (1,272 décès, 6,850 blessés graves et 48,265 blessés légers), nous proposons également une réduction de 50 pour 100 d'ici sept ans dans le nombre de victimes de toutes catégories. Cet objectif ne paraît pas irréaliste dans la mesure où d'autres pays y sont par-

venus, entre autres la France et le Japon. En effet, l'exemple du Japon est à retenir. En 1970, le gouvernement japonais décidait de passer à l'action en matière de sécurité routière. En l'espace de 8 ans c'est-à-dire de 1970 à 1977, le nombre de tués est passé de 16,800 à 8,900 et le nombre de blessés est passé de 980,000 à 590,000. Fait intéressant à noter, le parc de véhicules immatriculés progressait de 18.5 millions à 32.5 millions. Compte tenu de l'expérience du Japon et compte tenu qu'il s'est passé 16 ans depuis les premières mesures prises au Japon en matière de prévention, il n'est donc pas irréaliste de penser à une réduction de 50 pour 100 dans le nombre de victimes des accidents de la route au Québec sur une base de sept ans.

La prévention des accidents de la route au Québec demeure un projet d'action politique qui doit être réalisé durant le prochain mandat du gouvernement du Québec.

● Robert Maguire est directeur du Département de santé communautaire (DSC) du Centre hospitalier régional de Rimouki.

Le Soleil, 8 décembre 85, page B4

« Saviez-vous, comme la ballonne que le confiteur dédicat de l'automobile n'a pas le goût qui lui est dû et ne peut le laisser paraître au moment où il est intercepté par un agent pour facultés affaiblies. Mais il n'y a pas de "ballonne". L'ivresse est un appareil qui se mesure à l'aide d'un instrument de mesure. Et au Québec, les policiers ne servent exclusivement de l'ivresse pour mesurer précisément le taux d'alcool dans le sang de l'automobiliste.



par Robert FLEURY

Les policiers de la Sécurité du Québec que LL 501 E1 a rencontrés en aura-vent bien à raconter, des vertes et des pas mûres. Des gens qui affichent 0,25 et même plus. Des cas de décès, le leur est le par l'alcool. Des conducteurs en sens inverse sur un grand boulevard... des conducteurs "confondus", les facultés affaiblies.

Mais comment fait-on, avant de prendre le volant, pour savoir si on est bien en possession de toutes ses facultés pour être certain qu'on passera le test de l'ivresse?

"Marcher sur une ligne droite? Toucher votre nez, les bras tendus à l'horizontale, du premier coup? Ramasser une pièce de monnaie par terre?", interroge l'agent Louis Laffamme de la SQ, un minutier qui, dans un ivresse, il n'y est guère. "Vous pouvez toujours vous tenir sur une seule jambe, les yeux fermés, pendant plusieurs secondes", observe-t-il. Ces auto-tests ne

sont pas toujours significatifs, pas plus que les gadgets vendus sur le marché, mais le comportement en révèle davantage.

"On reconnaît les automobilistes sous l'influence de l'alcool car ils font des erreurs, roulent trop lentement ou trop vite, zigzaguent, omettent de faire un arrêt ou prennent trop de temps pour en faire un, bref, parce qu'ils ont un comportement anormal", de dire l'agent Laffamme.

De plus près, l'automobiliste intercepté à les yeux rouges, la langue pâteuse, il s'exprime plus difficilement, il prend du temps à trouver son permis de conduire, il "voit" l'alcool, pas seulement à cause de son haleine mais parce que ses vêtements sont imprégnés de cette odeur. L'automobile étant un milieu clos.

L'automobiliste n'a pas le droit de refuser le test de l'ivresse. On l'invite à se rendre au poste, l'automobile arrêtée, sur place (sauf si l'automobile permet à un autre conducteur de prendre sa place) pour être émis si le test devait être concluant.

On le conduit donc au poste de police où un officier qualifié lui fera subir son test. Les tests, généralement au nombre de deux, ne prennent pas plus de 20 minutes après l'arrestation et pas plus tard que deux heures après l'arrestation. On peut consulter un avocat mais (tout refus de test ou refus de suspension immédiate du permis et la même amende que si l'automobile était trouvée en facultés affaiblies).

L'automobiliste souffle dans un appareil qui n'a rien d'une ballonne, et l'alcool contenu dans l'haleine du conducteur fera réagir l'ampoule de bromatome de potassium contenue dans l'appareil qui se décolorera et



Le test de l'ivresse, ce n'est pas souffler dans une "ballonne". Notre journaliste Pierre Champagne expérimente le Borkenstein, l'appareil utilisé au Québec.

déséquilibrer l'aiguille (lemin la échelle de mesure de l'algide permettra de chiffrer avec précision le degré d'alcoolémie).

En fait, à 0,08 ou 80 mg d'alcool par 100 ml, c'est souvent 0,09 car l'appareil est réglé à zéro, ce qui donne une chance de 0,01 au conducteur. Ainsi, à 0,08, l'automobiliste est souvent en infraction, et le processus judiciaire s'enclenche, comme c'est criminel, on passera devant le juge et le verdict est inévitable; il n'a plus le choix, il doit appliquer la loi.

"Au Canada, c'est 0,08 mais ailleurs, ce peut être moins, car on

commence à être en facultés affaiblies à 0,04 ou 0,05", de rappeler l'agent Laffamme.

L'appareil de mesure de l'ivresse utilisé au Québec est le Borkenstein. Les techniciens doivent subir un cours de plusieurs jours pour en maîtriser parfaitement le fonctionnement, après quoi une carte leur est émise. Ils doivent toujours renouveler, à la satisfaction de la cour, qu'il fonctionne correctement. S'il n'y a pas de technicien disponible dans certains postes de police, on conduit l'automobiliste dans un autre poste où

un technicien est de service.

"Les bureaux habitués semblent parfois tout à fait normaux dans leur comportement mais leur taux d'alcool ne pardonne pas, on reste surpris parfois de voir 0,15", mais à y regarder de près, ces individus se sont forcés ou conditionnés à faire certains gestes, à adopter un certain comportement, et ainsi qu'ils sont pris au dépourvu devant une situation imprevue, ils ne réagissent plus de la même façon", observe l'agent Laffamme.

À l'inverse, un individu semblant en état d'ivresse avec seulement 0,05 d'alcool, mais comme il ne le

supporte pas ou n'est pas habitué, ou en bonne santé, il n'est pas pour autant en état de conduire.

Les policiers pourront donc arrêter cet individu pour état d'ivresse si leurs observations visuelles leur font croire qu'il est un danger au volant.

L'ivresse est un instrument de précision pour faciliter la preuve en cour, mais le témoignage des policiers peut constituer aussi une preuve de facultés affaiblies", de dire le poste-parole de la Sécurité du Québec. C'est ce qu'ils faisaient avant 1962, avant l'arrestation du Borkenstein.

Notre sens des responsabilités est remis en question

L'alcool au volant: c'est criminel!

« La loi est implacable. L'alcool au volant, c'est criminel. Amende et suspension de permis. Prison et suspension s'il y a récurrence. Jamais une loi n'aura-t-elle autant rendu en question nos habitudes, notre sens des responsabilités. Lors du prochain party, laissez-vous partir votre copain dont vous savez qu'il a les facultés affaiblies! Et s'il n'aime pas le goût? Et s'il n'aime pas le goût? ... A l'approche des Fêtes, la question se pose.

"Qui il va falloir que les automobilistes se rendent compte de la gravité de leurs gestes. Prendre le volant en état d'ivresse, c'est passer ce n'est pas acceptable socialement. Ce n'est plus acceptable", explique le lieutenant Fernand Whiston de la division de la sécurité routière de la

Sécurité du Québec. Collectivement, nous avons tous été trop tolérants avec les moeurs que l'on sait!

"Dans un party de bureau, vous pouvez empêcher un collègue de travail de prendre sa voiture. Allez le reconduire, mettez-le le bord d'un taxi, trouvez vous quelqu'un qui le fera, un conducteur altéré, il faut que vous sachiez que vous avez une responsabilité sociale envers lui et les autres automobilistes qu'il peut frapper..."

La police aime bien mieux la prévention que l'arrestation. Mais quand deux patrouilleurs constatent qu'un automobiliste se comporte étrangement, ils vérifient.

"Vous faites un party à la maison, entre parents et amis, exigez de vous faire remettre leurs clés en

avant, vous les leur remettrez en partant si vous êtes certain qu'ils peuvent prendre le volant", dit encore le lieutenant Whiston.

Socialement, ce n'est plus acceptable, l'alcool au volant, c'est même criminel. Les pénalités sont telles que l'on regrettera d'avoir laissé partir un copain, un parent, si jamais il subit l'ivresse.

Pour se débarrasser, s'il est arrivé quelque chose, on dira aux enquêteurs: "Oh, il a bien pris deux ou trois petites bières", car on voudra faire la vérité pour ne pas se faire de reproches. "Si j'avais su, j'aurais dû..."

Plus on boit, plus on se déshydrate et plus on a besoin de boire... c'est ce la queue de bois de lendemain, parce que vous êtes tellement déshydraté par l'alcool. En

buvant, on perd ses inhibitions, on devient fanfaron, on devient un trouble plus vite parce qu'on n'a plus peur et on fait des erreurs, ou plus facilement car on a de la difficulté à maîtriser le volant", disent encore les poste-parole de la SQ.

Celui qui a trop bu ne peut pas empêcher de conduire, car il s'en croit capable. Même si on lui donne café, et le temps seul fait son oeuvre. Il finira à raison d'une consommation à l'heure...

"Il y a Nez rouge, le conducteur altéré, les taxis, ne les laissez sur tout pas partir au volant de leur voiture...", rappelle le lieutenant Whiston.

La motivation n'a-t-elle pas perdu leur goût?



Avant d'effectuer des tests, le calibre de l'ivresse doit être vérifié par un technicien qualifié, explique l'agent Louis Laffamme de la SQ.

Photo: La Presse, Agence à Québec, 1981

Semaine de prévention du crime: "Nez rouge", prix d'excellence

Blain 12/85

◆ M. Jean-Marie de Koninck a reçu hier le prix d'excellence du comité régional de prévention du crime de Québec pour l'organisation de l'opération "Nez rouge".

par Yvan LÉPINE

La remise de la récompense s'est déroulée au manoir Montmorency, lors du lancement de la semaine provinciale de prévention du crime, auquel participaient le solliciteur général du Canada, M. Perrin Beatty, et son homologue québécois Marc-André Bédard.

C'est la première fois au Québec qu'une semaine consacrée à la prévention du crime est mise en branle. Jusqu'à samedi prochain, les policiers et les divers comités de prévention de tout le Québec pro-

posent une série d'activités axées sur le thème: "Mieux vaut prévenir..."

Une pièce de théâtre intitulée "Rue des papillons" sera notamment présentée dans les centres commerciaux de la région. Elle traite des enlèvements d'enfants. Les élèves du 1er cycle du secondaire recevront pour leur part la visite des agents de la Sûreté du Québec des 22 postes du district 03, qui leur parleront des méfaits de la drogue. Mardi, un dîner-bénéfice aura lieu au Holiday Inn de Sainte-Foy, au profit de la Fondation québécoise pour la prévention de la délinquance et de l'organisation provinciale pour le Téléthon des étoiles. Samedi se déroulera un colloque organisé par le Comité de développement d'alternatives à l'in-

carcération.

L'opération "Nez rouge" s'est déroulée l'an dernier, durant le temps des Fêtes. Les membres du club de natation Le rouge et Or de l'université Laval avaient, sous la direction de M. de Koninck, offert un service de chauffeurs pour les conducteurs se sentant trop éméchés pour prendre les volant. L'initiative avait été lancée en collaboration avec le service de police de Québec, LE SOLEIL et la station radiophonique CHRC. Les dons recueillis avaient été versés aux na-geurs.

Depuis, "Nez rouge" a fait boue de neige. On envisage notamment de tenter la même expérience à Montréal, Sherbrooke et Rimouski.

La SAQ compensera une partie du manque à gagner

Métro et autobus gratuits le 24 et le 31

ALVAREZ BLANCHARD

Les services de transport en commun offerts par la BTCUM, la STESM et la STL (Société de transport de Laval) seront gratuits les 24 et 31 décembre prochains entre 18 heures et 1h30, ont annoncé hier les représentants de tous ces transporteurs publics, de même que le président de la Société des alcools du Québec, M. Jean-Guy Lord, et la vice-présidente à la promotion de la sécurité routière à la Régie de l'assurance automobile du Québec, Mme Nicole Melo.

Cette initiative, qui vise à rappeler pour la 11^{ème} fois aux automobilistes d'éviter de conduire en état d'ébriété, existe depuis plusieurs années à Laval et sur la Rive-Sud de Montréal, mais constituera une première sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal.

La présence de M. Lord à cette conférence de presse tenue hier matin s'explique par le fait que c'est la société des alcools du Québec qui a lancé l'idée et qui défrayera une bonne partie des \$ 125,000 que coûtera cette opération qui aura lieu également dans la vieille capitale, où la Société de transport de Québec permettra aux citoyens de la municipalité d'emprunter ses autobus gratuitement la veille de Noël et du jour de l'an.

« Le manque à gagner que devront essayer ces quatre transporteurs sera comblé principalement par la SAQ par le versement de montants forfaitaires et par le biais de contrats

de publicité », a expliqué M. Lord, qui a éprouvé par conséquent de difficultés à préciser aux journalistes le montant exact des sommes impliquées dans cette opération.

Beaucoup plus motivé à expliquer le pourquoi de l'implication de la Société des alcools dans cette initiative, M. Lord a longuement parlé du rôle social que doit jouer l'organisme qu'il dirige.

« Durant le temps des fêtes, de nombreuses réjouissances sont assombries par des accidents de la route. Conscients de nos responsabilités envers le public, nous cherchons continuellement à poser des gestes concrets pour tenter de réduire le nombre de ces tragédies. C'est donc dans cet esprit que vous devez comprendre notre implication dans ce projet, et par ricochet, dans la campagne de prévention initiée par la Régie de l'assurance automobile du Québec », a-t-il précisé.

La gratuité des services offerts par ces transporteurs les 24 et 31 décembre prochains sera largement publicisée au cours des prochains jours et viendra s'ajouter à l'importante campagne de sensibilisation menée par les différents paliers de gouvernement au sujet de la conduite en état d'ébriété.

Interrogé sur les raisons pour lesquelles l'opération n'était pas assurée entre 24 heures et 1h30 heures, soit au cours de la période où servent la très grande majorité des tragédies routières la veille de Noël et du jour de l'an, la présidente de la STCUM, Mme Louise Roy, a expliqué que cette idée était sans doute excellente mais qu'elle entraînerait des coûts exorbitants. La présidente fait ici référence au fait que les chauffeurs qui travailleraient entre 18 heures et 1h30 le 24 et le 31 décembre seraient payés temps double, pendant que ceux qui seront de service le jour de Noël et le jour de l'an seront payés à temps triple.

« Si un certain nombre de chauffeurs acceptaient de travailler au cours de la nuit de Noël et du jour de l'an, il est clair que cela se ferait moyennant une importante compensation financière. À ce problème de nature purement financier, s'en ajouterait un autre, celui-là plus technique, qui consisterait à déterminer le nombre d'autobus qui serait mis en

circulation et le choix des circuits qui seraient déservis, deux choses qui s'avèreraient extrêmement difficiles à prendre », admet M^{me} Roy, en ajoutant que « de toute la convention collective actuelle permettrait pas d'agir de la sorte ».

Questionné à son tour à ce sujet, directeur des relations publiques de la Société des alcools du Québec, Vic Lafond, a préféré répondre en disant « que l'initiative qui vise d'être annoncée sera d'une très grande efficacité en raison d'une campagne publicitaire massive marquera l'événement ».

« Les automobilistes verront partout, à l'arrière des autobus, des messages qui leurs rappelleront une nouvelle fois d'éviter de prendre volant en état d'ébriété. Par conséquent, même s'ils n'utilisent pas l'autobus la veille de Noël et du jour de l'an, les conducteurs auront auparavant été suffisamment conscient pour éviter, le 24 et le 31, de commettre une erreur qui pourrait s'avérer fatale ».

LE SOLEIL, 24 déc. 85, page A-2

Ivresse au volant: ce que dit vraiment la nouvelle loi C-19

◆ En donnant des dents aux nouvelles dispositions de la loi concernant l'ivresse au volant, le législateur avait comme but premier de sensibiliser la population à ce problème en voie de devenir un véritable fléau. Et ce but a été atteint, car depuis quelques semaines, la loi C-19 est devenue l'un des principaux sujets de conversation.

Tout le monde sait que désormais le fait d'être surpris en état d'ébriété au volant d'un véhicule n'est plus une simple infraction, mais un acte criminel passible de lourdes peines.

Pour rafraîchir la mémoire de ceux qui aimeraient encore prétendre que "ça n'est pas si grave que ça" de conduire avec un verre de trop dans le nez, voici un résumé des implications de la nouvelle loi fédérale:

● C-19 s'applique au conducteur ou à la personne ayant la garde de tout véhicule moteur, que cela soit une automobile, un camion, un bateau, une motocyclette ou autre véhicule à trois ou quatre roues motrices.

● On ne parle plus de suspension de permis, mais d'interdiction de conduire, partout au pays. Le fait de passer outre cette interdiction constitue un autre acte criminel.

● La limite légale reste de 0.08

mg d'alcool par 100 millilitres de sang et la police peut toujours exiger un alcootest. Mais on a renforcé la loi en autorisant les policiers à demander une analyse de sang, quand le conducteur est inapte à subir l'alcootest. Un refus, dans les deux cas, constitue un acte criminel punissable au même titre que le fait d'être surpris au volant en état d'ébriété.

● L'amende, pour une première offense, est de \$300 minimum assortie d'une interdiction de conduire de trois mois.

● Pour une deuxième offense, la peine passe à 14 jours de prison minimum doublée d'une interdiction de conduire de six mois.

● Dans le cas d'une troisième offense, le récidiviste s'expose à 90 jours d'emprisonnement et à une année d'interdiction de conduire.

● Un conducteur ivre causant un accident faisant des blessés est passible de 10 ans de prison et de 10 ans d'interdiction de conduire.

● Dans les cas où il y a perte de vie, la peine maximale passe à l'emprisonnement à vie et à l'interdiction de conduire à perpétuité pour celui qui est trouvé coupable de négligence criminelle.

Vers un Nez Rouge permanent

L'alcool et le volant ne font pas bon ménage depuis fort longtemps. Les statistiques établissant que plus de 50 pour 100 des accidents mortels sont attribuables à l'alcool font dresser les cheveux sur la tête.



par
Alain
GUILBERT

Le gouvernement canadien a décidé de prendre le taureau par les cornes en adoptant une législation fort sévère, une législation qui a déjà fait ses premières "victimes" depuis son entrée en vigueur au début du mois.

Il n'y aura plus de doute dans l'esprit de qui que ce soit: boire et conduire, c'est criminel. Le joueur de hockey des Oilers d'Edmonton, Dave Hunter, vient d'écoper d'une peine de quatre mois de prison. Il en était à sa troisième condamnation pour facultés affaiblies en l'espace d'une année.

Trop de citoyens ont toujours cru, à tort, qu'ils pouvaient prendre le volant même après avoir absorbé quelques consommations. Pour eux, il n'y avait rien là. L'alcool fait tellement partie des moeurs des Québécois qu'ils refusaient dans leur esprit, d'associer ce geste à un acte criminel.

Les appels à la sobriété et à la prudence tombent plus souvent qu'autrement dans des oreilles de sourds. Il existe d'heureuses exceptions, comme par exemple l'opération Nez rouge, une initiative des étudiants-athlètes de l'université Laval en collaboration avec la station radiophonique CHRC et plusieurs autres organismes, dont la police de Québec.

Nez rouge n'empêche pas les gens de boire. Il les incite surtout à ne pas conduire lorsque leurs facultés sont affaiblies.

L'initiative est tellement intéressante qu'elle s'est attiré une motion de félicitations la semaine dernière à la Chambre des communes, une motion pilotée par le député Marcellin Tremblay.

Le projet Nez rouge, à sa seconde année d'existence, constitue un succès inespéré. Quand on fermera les livres, 1100 automobilistes de la région de Québec auront profité de chauffeurs bénévoles pour rentrer chez eux en toute sécurité après avoir célébré la fin de l'année. D'autres villes ont déjà emboîté le pas. De nouvelles s'ajouteront sûrement à la liste l'an prochain. Des organismes comme la Régie de l'assurance automobile du Québec et la Société des alcools joignent leurs efforts à ceux des bénévoles. L'un prêche la prévention, l'autre, la modération. La Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et celle de Montréal transportent les fêtards gratuitement les 24 et 31 décembre. Une compagnie de taxis fait de même dans la Métropole.

Bravo! Le seul hic à ces efforts louables, c'est qu'ils sont misés durant une période limitée, celle des Fêtes, celle où les bénévoles affluent facilement, celle où les gestes désintéressés deviennent presque monnaie courante.

Mais que fera-t-on le reste de l'année, en janvier, ou encore en juillet et en août, les deux mois au cours desquels les accidents de la route sont les plus nombreux et font le plus grand nombre de victimes?

Les Québécois n'arrêteront pas de boire le 1er janvier. L'alcool fera encore des victimes, la loi en fera également chez les contrevenants. Et il ne faudra pas compter sur les pouvoirs pour fermer les yeux devant ceux qui auront pris un verre de trop. Comme l'a expliqué un officier de la Sûreté du Québec, celle-ci n'est pas Loto-Québec pour accorder une chance!

Qu'on aime cela ou pas, conduire une voiture ne constitue pas un droit, mais un privilège qui comporte un certain nombre d'exigences, dont celle d'être sobre.

L'opération Nez rouge contribue à la sensibilisation, à l'éducation des automobilistes. Ceux-ci devront parfaire leur éducation à longueur d'année, à moins que quelqu'un d'autre ne prenne la relève. Mais qui? Voilà la question.

Chose certaine, ceux qui oublieront que l'alcool au volant est criminel paieront cher pour l'apprendre, puisque la loi appliquera dans toute sa rigueur quand les conducteurs bénévoles de Nez rouge auront repris le 1er janvier, leurs occupations habituelles plutôt que de jouer aux anges gardiens auprès des fêtards.

23 Janvier 1985, p.A-1

Freeze toll mounts: Mother and sons killed on icy road

Gazette News Services

The killer cold wave collected more victims yesterday -- in the Montreal area and across the continent.

A widow and her two young sons died when their car and a bus collided on an icy road in South Shore Caughnawaga.

Seven children sheltering from the chill were killed by fire in North Carolina.

A 71-year-old woman was found frozen to death in Chicago after she refused to open her door to the gas company -- which then shut off her gas.

State of emergency

Across the frigid eastern United States and the Midwest, reports came in of at least 50 people had died in weather-related accidents since Saturday.

Emergency shelters and soup kitchens from Florida to New England were full as the homeless and those without heat sought refuge.

Florida's governor, Bob Graham, declared a state of emergency. Federal inspectors assessed damage to citrus and vegetable crops.

Last night's National Hockey League game between the Buffalo Sabres and New York Rangers was postponed as 41 centimetres of snow choked Buffalo highways.

Hazardous driving

Even the U.S. space shuttle, *Discovery*, ran afoul of the freeze:

Ice on the launch pad and frozen valves threatened today's liftoff from Cape Canaveral.

"The system is not designed for this kind of weather," said Russell Lloyd, a launch pad engineer.

In Montreal, blowing snow and icy roads made driving hazardous. Scores of accidents were reported.

Widow Madeleine Montreuil, 37, and her two young sons died when she lost control of her car while driving east on Highway 132 in Caughnawaga about 7:20 a.m.

Her car plowed across the highway's snow-covered divider into the path of a westbound bus.

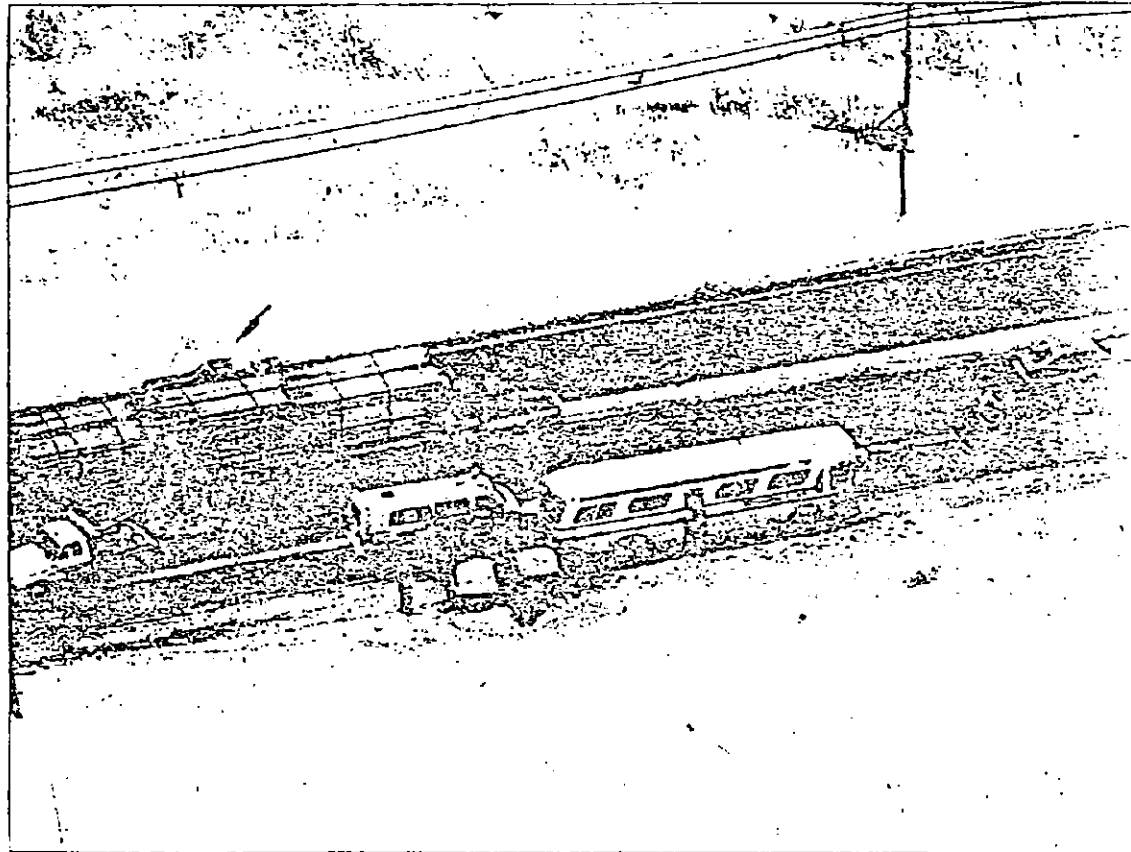
Montreuil, of Perras St., in South Shore St. Constant, and sons Martin, 9, and Benoit, 13, were taken to hospital, but were dead on arrival.

The woman's husband died of a

(See FREEZE, Page A-2)

• *Crash kills three in Caughnawaga* — picture, Page A-3

P.A-3



Crash kills three

A widow and her two sons were killed early yesterday when their car plowed across the divider of High-

way 132 into a westbound bus in Caughnawaga. Madeleine Montreuil,

37, of St. Constant, and her sons, Martin, 9, and Benoit, 13, died in the crash. Blowing snow and icy roads made driving conditions hazard-

Gazette, Page A-3

(suite) 23 janvier 1985, p. A-2
Freeze toll mounts: Shuttle hit

(Continued from Page A-1)

heart attack two years ago.

Investigator Warren White, of the Caughnawaga Peace Keepers, said the accident spot "was like a skating rink."

The Sûreté du Québec coped with scores of accidents, including several multiple-vehicle crashes.

Two buses, a truck and many cars skidded off the icy surfaces of highways 640, 13 and 15.

The buses, carrying passengers from Mirabel Airport to Montreal, went off the road in the Chomedey and Ste. Rose districts of Laval. No one was hurt.

Highway officials and police closed 20 routes — most on the South Shore.

Police advised motorists not to drive south to the United States and east to the Townships.

Montreal's minimum temperature was -13 C. That was far from the record for the day: -25 set in 1970.

Today? Expect moderate winds causing blowing snow.

It will be windy again tomorrow.

In Henderson, N.C., fire chief Ranger Wilkerson said the seven children killed by fire had apparently gathered at a house to keep warm.

"They might have been pumping the stove a little heavily," Wilkerson said.

"They were just trying to keep warm."

In Chicago's West Side, the frozen body of Anna Wodzisz was found in the bungalow where she lived alone.

"There was ice all over the place — it was like an icebox," son-in-law Richard Julitz said.

"There was ice in the sink, in the toilets."

Gas company workers had cut off the woman's gas supply after a report of a possible leak.

Before the cutoff, a serviceman called to check. She refused to open the door — possibly because she feared robbers.

Relatives said she was afraid of strangers. In 1978, she was mugged. Two years later, her home was robbed.

The space shuttle? Call it "the spy kept in by the cold."

It is supposed to blast off on a top-secret mission — carrying a secret military spy cargo — between 1:15 and 4:15 p.m. EST today.

But technicians were feeling the heat last night as they worked feverishly to repair the ice-damaged water system that runs like a giant web over the launch pad.

They also feared that ice might form on the shuttle's external fuel tank.

On lift-off, the ice could tear off in sheets and damage the shuttle's heat-shielding tiles — needed to keep it from burning up when it re-enters the Earth's atmosphere Saturday or Sunday.

A final "go" decision was to be made early today.

Gazette, UPI, AP, Knight-Ridder

30 Janvier 1985, p. B-5

MDs set to help in crackdown on drunk driving

OTTAWA (CP) — The Canadian Medical Association says doctors are so concerned about drunk driving they're willing to support legislation that would require them to take blood samples from drivers unable or unwilling to submit to breathalyser tests.

But the association would prefer a system in which drivers gave prior written consent for the taking of blood samples for alcohol or drug testing as a condition of obtaining a driver's licence.

The doctors also say, in a brief to the House of Commons justice committee, that they want provinces to raise the drinking age to 21.

'Tremendous potential'

"Reducing traffic accidents caused by the drunken driver has tremendous potential for preventative medicine," says Dr. Bill Vail, president-elect of the association.

"Every year hundreds of Canadians are killed, thousands are injured and millions of dollars are needlessly spent on the health care of victims of accidents caused by drinking."

The justice committee is holding public hearings on a wide-ranging package of Criminal Code amendments which, among other things, would increase penalties for drinking and driving.

Needs judicial approval

The blood test would have to be approved over the telephone by a provincial court judge or justice of the peace.

The doctors say that prior signed consent on a driver's licence involves the driver directly in the issue and does not put the onus on the doctor.

The doctors also urge the government to delete a provision allowing judges to order mandatory treatment programs for alcohol abuse.

Alcoholism is an addiction and, as in other drug dependencies, motivation is an important element of treatment, they say.

6 février 1985, p. E-3

Carmakers join arbitration program

By BRIAN DUNN
of The Gazette

Car owners who have complaints against the Big Three domestic automobile manufacturers and many of their dealers can now settle claims outside the courts in less time and for considerably less money through arbitration.

General Motors of Canada Ltd., Ford Motor Co. of Canada Ltd. and Chrysler Canada Ltd. have agreed to automobile arbitration, a new component of the Better Business Bureau's consumer arbitration program.

Automobile arbitration is an alternative to going to court. An impartial third party working for the bureau acts as an inter-

mediary between the consumer and car company when they can't settle a dispute.

The bureau has more than 100 volunteer arbitrators in Montreal.

The two sides sign an agreement to abide by the rules and procedures of the process and adhere to the decision of the arbitrator. The decision cannot be appealed.

"While over 80 per cent of complaints are settled through mediation, those that go to court can be delayed and are costly," said Sylvie Picotte, a lawyer for the bureau's arbitration tribunal.

She said the agreement isn't binding on dealers, but that many of them have agreed to

respect the arbitration process.

She added that, of the 2,077 written complaints the bureau received across Canada in 1983, 10.3 per cent were related to all sectors of the automobile industry, including manufacturers, dealers and body shops.

Although General Motors and Ford have had arbitration agreements with the bureau for the last few years, yesterday's announcement is the first time the Better Business Bureau has gone public now that Chrysler has agreed to the program.

Until now, Chrysler has had a three-step company program to resolve customer disputes with the final step being the customer relations office at its headquarters in Windsor, Ont.

Pain and suffering awards are averaging about \$500

By PEGGY CURRAN
of The Gazette

Norman Di Blasio was 9 when he was hit by a car while riding his bicycle in June 1960.

The Town of Mount Royal boy suffered no permanent damage but spent two summer months in a cast for a fractured knee. For four months, he was unable to take part in gym or sports activities.

He received compensation for injuries suffered in the accident itself but Quebec's auto insurance board, the Régie de l'assurance automobile, said Norman could not claim damages for pain and suffering be-

cause his disability was temporary. In November, the Quebec Court of Appeal overruled the 1979 amendment to the automobile insurance act by which the board had refused such payments and Di Blasio's mother, Elizabeth, applied again on her son's behalf.

Norman's cheque arrived this week — a lump sum of \$47,322.

That's 1 per cent of \$4,732, the maximum pain and suffering claim allowed for a person who suffered a permanent injury in 1960.

"I think it's deplorable to pretend that meagre amount covers what he suffered," Elizabeth Di Blasio said yesterday. "How do they go about

deciding this?" Gilles Godbout, a press officer for the Régie, said yesterday that about 500 of an estimated 180,000 people eligible for compensation have applied for the payment so far.

He said the board has decided to base all pain and suffering claims on personal injury victims with temporary disabilities on 1 per cent of the maximum paid in the year their mishap occurred.

Only people who suffered accidents in recent months for whom the appeal period has not expired can contest the amount they receive, he said.

But Di Blasio said he finds the

Régie's method of determining claims unacceptable and will contact her member of the National Assembly shortly.

Susan Wilson, 55, was badly bruised when she fell from a bus as it lurched to a stop in December 1982. She was off work for 10 weeks, missed her day parties and had to have someone to help clear her house and make Christmas dinner.

Last week, the insurance board awarded her \$45,222, 1 per cent of the 1982 maximum.

Wilson said she was really surprised when she found she would be getting more than \$8,500 a week.

But how can you fight this? They send you a check and that's what you're getting."

The court made its ruling in Patrick Theroux, a Sherbrooke child lawyer, argued the amendment was illegal. He convinced Richard Lévesque, a law minister, to withdraw the law from a framed bill.

Theroux said yesterday that payments in this case have not been settled and he doesn't know how much his client will receive.

But he said in recent months he received calls from people with similar complaints. The average payment has been

6 mars 1985, p. H-5

Auto industry is worried Ottawa may impose more emission limits

By BRIAN DUNN
of The Gazette

There is growing concern within the auto industry that the federal government will introduce more stringent auto emission control standards which will boost the sticker price of the average car sold in Canada between \$200 and \$400.

"The more stringent standards, similar to those in effect in the U.S., are not necessary in Canada and are being considered for the wrong reasons," Norman Clark, president of the Motor Vehicle Manufacturers' Association, said.

The federal government is expected to make a statement today on auto exhaust emission standards.

Clark said automobiles do not emit sulphur dioxide which is responsible for about 70 per

cent of acid rain in Canada. However, they do emit nitrogen dioxide as a product of the combustion process which contributes about 5 per cent of all acid rain.

He added that Ottawa's air quality objective for nitrogen dioxide of .05 parts per million is already being achieved by the auto industry with a wide margin of safety.

A recent study by General Motors of Canada Ltd. said that if current Canadian emission control standards stay in effect, levels of nitrogen dioxide will remain at or below current levels until at least 1995. The study also concludes that cars contribute to about 5.5 per cent of all acid rain in Canada.

"In other words, if Canadians stopped driving all together, 93 per cent of all acid rain would continue to exist," GM official

Nick Hall said.

Clark said a government-commissioned study found very little scientific evidence to justify more stringent auto emission standards and that retail car prices could increase by \$100 to \$400 per vehicle if U.S. emission control equipment were required on cars sold in Canada.

He said the subject of acid rain will be a major topic at the summit in Quebec City March 17 and 18 between U.S. President Ronald Reagan and Prime Minister Brian Mulroney.

"The main reason Ottawa wants to move on this question is to prompt the U.S. into action. But where is the commitment that the U.S. will do something about acid rain if Canada tightens its emission control standards? I don't think there is any," Clark said.

28 mars 1985, p. A-4

Quebec's highway accidents rise by 11 per cent

By RICHARD DODD
of The Gazette

Fatalities and injuries on Quebec highways continued to rise last year, the Régie de l'assurance automobile reported yesterday.

"It is very worrying to see that the trend that in 1983 continued in 1984," said Nicole Malo, vice-president for the safety of the provincial automobile insurance board.

The 1984 accident statistics show

an 11.8-per-cent increase in accidents over 1983.

A total of 1,322 people died on Quebec highways last year — 11.5 per cent more than in 1983.

The total number of people hurt or killed in 41,076 accidents reported last year was 56,353.

The accident rate has risen steadily over the last two years, after a drop in accidents between 1980 and 1982, when fewer people were driving because of the recession and

higher gasoline prices.

The rise in the accident rate in 1983 and 1984 doesn't necessarily mean that Quebecers are becoming worse drivers, Malo said.

In fact, the accident rate is steadily dropping relative to the number of drivers.

There were 3,609,699 drivers registered in Quebec last year — an 80-per-cent increase over the 1,954,650 drivers in 1970. Accidents increased by only 10 per cent in the

same period — to 11,177 from 10,070.

Closer police highway surveillance and stiffer penalties for breaking the Highway Code could improve the accident picture, Malo said.

Quebec continues to have the highest highway mortality rate in Canada, with 6.3 deaths per 100,000 registered vehicles compared with 23.2 deaths per 100,000 vehicles in Ontario, Transport Canada says.

10 avril 1985, p. A-1

Spot checks urged to nab drunk drivers

By SUSAN SEMENAK
of The Gazette

Quebec police forces should conduct a year-round campaign of spot checks for impaired drivers to reduce the number of traffic deaths and injuries, a provincial government task force says.

A report by the interdepartmental council on road safety, to be made public this month, recommends that special traffic squads be set up in the Sûreté du Québec, the Montreal Urban Community (MUC) police and other municipal forces.

"We need more and specialized personnel to co-ordinate action against traffic problems -- especially drunk drivers," MUC police traffic director Andre Pilon, a member of the task force, said in an interview. "It's about time we pursued them more aggressively."

Pilon said the traffic squads could conduct systematic spot checks throughout the year.

MUC police now set aside one week of the year -- in December -- for a campaign of spot checks for impaired driving.

"As it is now, regular patrols just don't have the time to deal with traffic safety," Pilon said.

"On a Saturday night -- when organized, routine checks would be most useful -- regular patrols are already overworked with accidents, street brawls and routine calls."

The task force, which includes provincial police and fire chiefs and officials from the Justice, Transport, Social Affairs and Municipal Affairs departments, has also called for changes in legislation governing seat belts and breathalyzer tests.

Quebec has the highest highway death rate in Canada. The Régie de l'assurance automobile, the province's automobile insurance board, reported an 11-per-cent increase in deaths and injuries on Quebec highways last year.

A total of 56,353 people were hurt or killed in 41,076 automobile and motorcycle accidents in Quebec. Impaired drivers were responsible for half the 1,260 deaths in car accidents.

The Régie conducted a study last fall that attributes Quebec's high traffic-accident rate to police laxity about ticketing motorists.

Nicole Malo, the Régie's

(See SPOT, Page A-2)

p. A-2

Spot checks for drunk drivers urged

(Continued from Page A-1)

vice-president for road safety, said in an interview police must make their presence better known on the highways. Also needed, she said, are stiffer penalties for those who break traffic laws.

The Régie's study found that, since 1981, Quebec police have been handing out half the number of traffic tickets policemen elsewhere in Canada have been issuing.

"The situation has deteriorated even further with the Sûreté's pressure tactics," Malo said.

Provincial policemen, who are in a contract dispute with the Quebec government, engaged this winter in pressure tactics that included refusing to issue tickets for traffic violations. They dropped the tactics 10 days ago.

In 1981, Quebec police reported 1,313 traffic-related violations of the Criminal Code. The national average was 1,900 violations -- despite

the fact that Quebec is the second-largest province in terms of population.

And while police in other provinces reported an average of 13,962 violations of provincial highway codes, Quebec had 10,513.

According to the study, 0.45 drunk driving charges were laid for every 100,000 Quebec residents in 1981.

The rate was 0.9 in British Columbia and 1.2 in Alberta.

And only half as many Quebecers as British Columbians were charged with drunk driving last year.

A motorist convicted of impaired driving can be fined \$50 to \$2,000 and sent to jail for as long as six months. A second offence can bring a maximum one-year jail sentence.

A-6 The GAZETTE, Montreal, Wednesday, April 17, 1985

Schools to tackle road safety

By SUSAN SEMENAK
of The Gazette

Quebec high school students will have to take road safety courses beginning next year as part of the provincial government's attempt to curb the rising rate of highway deaths and injuries.

Celine Coulombe, an official of the Régie de l'assurance automobile, which has been developing the program for three years, said it will be extended to pre-school and elementary school children in 1985.

Gastou Bernier, responsible for pre-school and elementary school programs at the Education Department, said the courses will be translated and introduced into English schools within three years.

"This is a formal, precise attempt to change the attitudes and behavior of Quebecers on the road," Coulombe said in an interview. "It's our biggest single program to date tackling road safety."

Statistics show Quebecers are the

worst drivers in Canada. Transport Canada says the province has the highest highway mortality rate in Canada — 1,222 deaths last year.

And traffic accidents are the No. 1 cause of death among Quebec youth. The Régie says teenage drivers are involved in two to three times more injury-causing accidents than all drivers put together.

A recent study by the insurance board indicated that many Quebecers are aggressive, impatient drivers who recklessly run red lights and pass other motorists at dangerous intersections.

Coulombe conceded that the school lessons are not likely to change immediately the rapidly rising accident rate.

"Attitudes don't change quickly," she said. "We're addressing a whole generation of future drivers, hoping to instill courtesy and responsibility."

Secondary school students will be required to take one-hour weekly courses covering road safety for

motorists, cyclists and pedestrians and drunk driving.

Road safety is already offered by some school boards as an optional course.

The Régie has developed audio-visual presentations and teaching guides at a cost of \$2 million.

Younger students will be taught "how to be better pedestrians and cyclists," said Coulombe. The road safety material will be covered in other classes.

But critics say driver education is not enough.

"The trouble is simply that there aren't enough police on the road enforcing traffic laws," Liberal transport critic John Caccia said in a telephone interview.

The road-safety lessons are part of a new course called "personal and social development" introduced into the school curriculum last year. Other topics include sexuality, health, consumerism and interpersonal relations.

21 mai 1985, p. A-9

Group will fight drunk drivers

WINNIPEG (CP) — An organization has been launched to combat impaired driving across Canada and to promote the rights of accident victims and survivors.

Groups from British Columbia, Alberta and Manitoba met during the weekend and announced the formation of Car-Aid, which stands for Canadians Against Impaired Driving.

The group, which hopes to gain support in other parts of Canada, plans to push for tougher laws, but spokesman Warren Jackson said a major goal is a change in driver outlook.

Margaret Taylor of the Manitoba contingent said the organization also wants stricter observance of the current law and more police roadside programs.

4 juin 1985, p. D-2

Insurance scheme for cyclists launched

By DANIEL KUCHARSKY
of The Gazette

Vélo Québec has launched a new insurance scheme for bicyclists who become members of the provincial cycling group.

Under the plan, called L'Assurance-personne, all cyclists who pay the group's \$15 annual membership fee will automatically be covered worldwide by Citadel Life Assurance Co., to a maximum of \$5,000, for personal injuries from cycling accidents.

Also cyclists will be covered for up to \$1 million in liability insurance, by Prudential Assurance Co. Ltd., for accidents in Canada and the U.S.

The \$100 deductible personal insurance also covers such things as private nursing care, ambulance and dental costs, physiotherapy and prescription drugs.

After one family member pays \$15 to join Vélo Québec, membership costs other family members only \$3 each.

Danyse Journault, vice-president of Vélo Québec, said an insurance plan for cyclists is necessary because of the growing popularity of cycling in the province, and the resulting high number of accidents: between 1975 and 1983, an average of 47 cyclists have been killed annually on Quebec roads.

Last year there were 8,000 acci-

dents involving Quebec's 2 million cyclists, and 4,000 injuries. Vélo Québec says that if unreported accidents were included, the actual total would be twice as high.

Journault also said the Régie de l'assurance automobile du Québec does not go far enough in its coverage to cyclists.

Lisa Roy, a régie official, said she was unable to comment on the new insurance scheme.

However, Roy said cyclists currently are fully covered by the régie for all accidents involving cars, but are not covered for cycling accidents in which cars aren't involved.

The régie has no plans to change that system, Roy said.

But the régie is spending \$225,000 on the bicycle safety campaign "Fragile," which features bus placards asking drivers and cyclists to be more cautious.

Vélo Québec supports that campaign, and is urging drivers to "share the road" with cyclists.

Bob Silverman, of Le Monde à Bicyclette, said an insurance plan for cyclists is "a sad necessity," given the dangers cyclists face on Quebec roads.

Vélo Québec currently has 4,800 members and, with its new insurance plan, hopes to at least double that amount. Membership also includes a subscription to the bi-monthly magazine *Vélo Québec*.

13 juin 1985, p. E-12

Seatbelt-law backers making gains in U.S.

By CHARLES E. CLAFFEY
Boston Globe

BOSTON — The buckle-up movement is gaining momentum across the United States, with 10 states having enacted seatbelt laws within the past 12 months. Similar legislation has passed one legislative chamber in six states and is pending in 14 other states and in the District of Columbia.

Much of the recent action results from a conditional federal directive last July by U.S. Transportation Secretary Elizabeth H. Dole, requiring car manufacturers to equip new autos with passive restraints over the next five years, to achieve total compliance by the 1990 model year. In a key reservation, Dole said the order would be waived if states whose population makes up two-thirds of the nation's total have strong seatbelt laws by April 1, 1989.

Automakers want the waiver, because otherwise they would be required to install air bags in their new passenger vehicles. Step 1 of the phase-in requires passive restraints on 10 per cent of the 1987 models — those marketed after Sept. 1, 1986.

Automatic belts, which fasten around the driver and passenger when the car door is closed, as well as airbags are considered acceptable passive-restraint devices.

Advocates of seatbelt laws contend that they will save many lives and reduce considerably the number of serious injuries, especially head injuries. They also argue that death and injury from car accidents constitute a major public-health problem.

Opponents contend that such laws impinge on individual freedom, that belts can trap people in a car that catches fire or becomes submerged in water, that they are uncomfortable and inconvenient and that seatbelt laws are difficult to enforce.

Some Massachusetts legislators,

such as state Sen. John P. Houston of Worcester, co-chairman of the state legislative public safety committee, fear that the Reagan administration may be using state seatbelt laws to evade the responsibility of requiring passive restraints in autos.

Supporters of safety-belt laws note that statistics from foreign countries — including Canadian provinces — requiring the use of seatbelts and from New York, the first state to enact a mandatory seatbelt law, show marked reductions in highway deaths and serious injuries.

What about the argument that requiring the wearing of seatbelts represents a government infringement on personal lives?

Illinois Gov. James R. Thompson, in signing a seatbelt law for that state to take effect on July 1, declared:

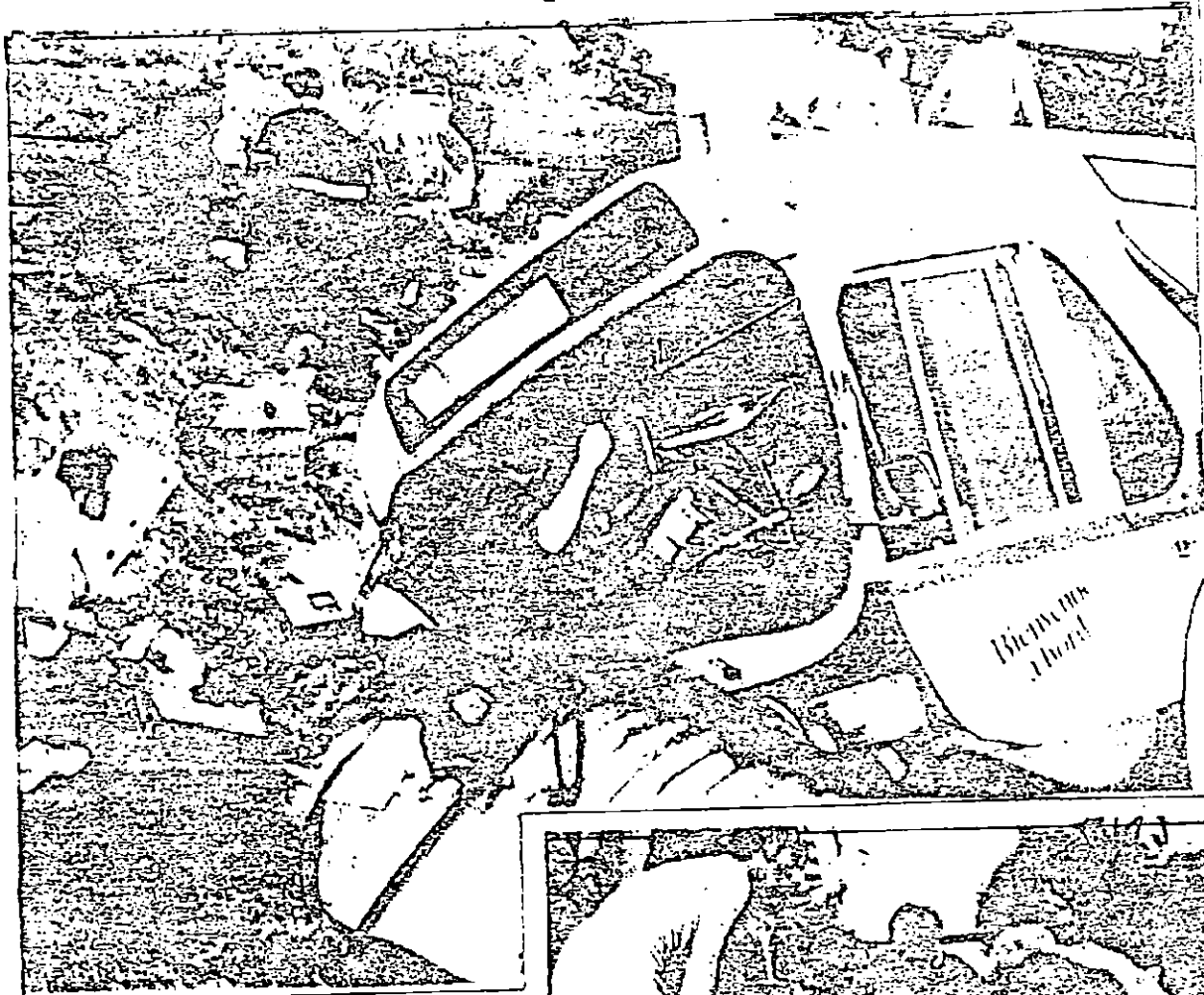
"Driving an automobile is a privilege, not a right, and the legislature may condition it with reasonable precautions for the safety of human lives. Unbelted persons present more than a danger to themselves — they clearly threaten the life and safety of others."

To what extent do U.S. motorists now use seatbelts, which by law have been in all automobiles built during the past 15 years? Two recent studies designed to convince people of the risks of failing to wear safety belts indicate that only 15 per cent of Americans use seatbelts when they ride in cars.

The findings of psychologists Paul Slovic of Decision Research in Eugene, Ore., and Norman Schwartz of Perceptronics in Woodland Hills, Calif., were featured in a report by the American Psychological Association. Slovic and Schwartz concluded that most people do not understand the risk of riding without safety belts. Slovic concludes that the various messages used to encourage seatbelt use had no effect on the people they studied.

17 juin 1985, p. A-1

27 hurt as bus plunges into ditch



The crashed bus: Passenger (at top) gets aid.

Dispatcher was told steering faulty: union

Less than an hour before a Transat Commission bus crashed in Pointe Claire yesterday afternoon, injuring 27, the dispatcher was told the bus had a steering problem, a drivers' union official charged yesterday.

But the dispatcher, Ronald Pilon, ordered the driver of the No. 211 bus to take one last load of passengers from Lakeshore Metro station before depositing the bus at its terminus in Ste. Anne de Beloeil, said Serge Charette, the union's health and safety officer.

At 12:30 p.m., two-thirds of the way through its route, the bus's steering system failed, sending it out of control into a deep ditch where it crashed into a culvert.

The accident happened on a steep 11% grade, about 100 metres west of the Lakeshore overpass.

Among the 27 victims, seven were injured severely. Those seven were in stable condition last night, being treated for head lacerations, head and body contusions or multiple fractures.

Inspectors of the Montreal Urban Community Transit Commission (MUCTC) denied Charette's claim that Pilon had been advised of the steering problem.

That's not true, said an inspector who questioned 29-year-old Clement Franek, driver of the bus when it crashed, at Lakeshore General Hospital yesterday.

Franek, who was questioned for 45 minutes at the hospital by provincial police and senior MUCTC officials, was treated for facial lacerations, leg contusions and shock. Employed by the trans-



At crash scene: Woman is treated for facial cuts.

(See 27 HURT, Page A-10)

(5042)

A-10

The Gazette, Montreal, Monday, June 17, 1985

Drama on the 211: Pointe Claire bus goes out of control



Crash scene: Civilians join firemen, policemen, attendants in helping injured to ambulances. All reached hospital within 45 minutes.

Gazette photos: Mark G...

(suite) 17 juin 1985, p. A-10

27 hurt as steering fails plunging bus into ditch

(Continued from Page A-1)

st commission for three months, he is halfway through his probation period.

Pilon refused to speak to a Gazette reporter who visited the Lionel Groulx Metro station yesterday afternoon. "I'll give all details to my bosses," he said.

MUCTC inspectors at the scene also refused comment on the fact that two pieces of equipment were found to have fallen from beneath the bus moments before it crashed.

One piece was a "draglink," a cylindrical device which connects the steering box to the wheels.

'Lost feeling'

The other was a nut, which had fallen from where the draglink connects to the front axle.

The bus driver told us he completely lost feeling of the steering, said Capt. Yvon Belair of the Pointe Claire fire department.

"He told me he was fighting the wheel," said Robert Robillard, a Sûreté du Québec detective who questioned Franck in hospital.

"There was a thump and a few seconds later we were in the ditch," said a passenger who was treated at the Lakeshore General and who asked for anonymity.

West Island residents praised the quick rescue work of Pointe Claire firemen and Urgences Sante ambulance attendants.

Firemen helped ambulance attendants remove the seriously injured from the bus while 14 Urgences Sante ambulances transported all 27 people to eight Montreal hospitals within 45 minutes of the accident.

"Those guys did a tremendous

job," said Real Nadeau of Fire-lands. "It's a miracle nobody was killed."

After its steering failed, the bus continued to roll forward some 75 metres along grass bordering the highway before rolling into the ditch.

The ditch is barely wider than the bus and its sides are relatively steep.

The bus rolled over a concrete steel culvert. A large storm drain drainage pipe remained under the highway and the railway tracks into Lake St. Louis.

The bus's front wheel is jammed up on to the culvert, significantly cushioning the impact, police said.

"When we arrived people were all screaming," said Belair. "We had six or seven in very bad condition. The rest were sitting on the hill waiting for treatment."

Provincial police did not close Highway 55 westbound until an hour after the accident.

Urgences Sante last night was withholding the names of the injured passengers. "We're waiting until their families are notified," said official Francine Giguere.

Two of the seven severely injured were taken to St. Mary's Hospital. The other five were taken to Sacre Coeur, Montreal General, Dawson General, Lachine General and Lakeshore General.

The bus's steering system had not been inspected when it left St. Lawrence garage in east-central Montreal at 7 a.m. yesterday.

"A bus is not like a plane; that's not the type of the thing that gets inspected every day," said a garage supervisor who asked not to be identified.

18 juin 1985, p. A-1

Crashed bus was speeding: official

By JAMES MENNIE
and DANIEL MACELUCH
of The Gazette

A bus that crashed, injuring the driver and 26 passengers, on Sunday was exceeding the speed limit as it travelled west along a section of Highway 20 under construction, a transit official said last night.

The No. 211 bus heading for Ste. Anne de Bellevue was travelling at 60 km/h — 5 km/h over the posted limit, according to Claude Marier, of the Montreal Urban Community Transit Commission (MUCTC).

The limit has been reduced during resurfacing of the highway between Sources and St. Johns Blvds. in Pointe Claire

Four people — at least one of them in intensive care — were still in Montreal-area hospitals last night, recovering from fractures, cuts and bruises.

The six-year-old General Motors bus crashed into a ditch beside Highway 20 about a kilometre west of Sources Blvd. after its steering failed.

The accident has sparked a debate over the quality of service and vehicles offered to commuters by the MUCTC.

Derval Mayor Peter Yeomans, a member of the MUC's transit committee, joined fellow West Island mayors in calling for reduced speeds on local highway routes.

He said he and his colleagues had

predicted the accident.

"I hate to be right about it," he said. "But the system as it exists is fraught with hazards."

The MUCTC buses carry standing commuters who have to hold on to metal bars.

"When you move at about 80 kilometres an hour and then you have to stop suddenly, you turn the interior of that bus into a metal jungle," he said.

Yeomans also blamed the MUCTC for the accident.

"For one reason or another, this accident was caused by mechanical

(See BUS, Page A-2)

(suite) 18 juin 1985 p. A-2

Bus was speeding when it crashed, MUCTC says

(Continued from Page A-1)

failure," he said.

Yeomans said bus routes should be integrated with commuter train lines to produce safe and efficient service.

Investigators from the Quebec Transport Department, the Sûreté du Québec, the provincial work health and safety board and the MUCTC examined the wreck of the bus yesterday.

The union representing the transit commission's 2,400 bus and Métro operators said its membership should have more say in assessing vehicle safety and that newer buses should serve the West Island.

Union president Jim Flynn said

bus inspectors have the option of pulling vehicles with steering problems off the road immediately or sending them on a final run before replacing them at a garage or terminus.

He said the driver who brought the 211 bus into the Lionel Groulx Métro station at 11:30 a.m. Sunday complained to the inspector that the bus had steering problems and should be replaced immediately.

Marier of the MUCTC said the driver, who was ending his shift on the route, said the steering was loose but the problem did not seem to be too serious.

The inspector called the St. Anne de Bellevue terminus for a replacement vehicle and ordered one last

run for the bus that crashed, he said.

Both men agreed that the bus lost control after its steering system failed, parts of which were found on the highway after the crash.

Marier said the bus had been inspected at the MUCTC's garage in St. Laurent on May 9 and its steering system was found to be in good working order.

The steering, brake and lighting systems of MUCTC buses are inspected every 5,000 kilometres.

Serge Charette, the union's health and safety officer, said most of the West Island's buses, including that crashed Sunday, are six years old.

Charette said the MUCTC's newer buses are more suited for highway

use, with better tires, suspension and steering.

"The quality of the West Island bus fleet is mediocre. The oldest buses the MUCTC has are out there even though they do the most highway travelling," Charette said.

Flynn said the novice bus driver behind the wheel of the bus when it crashed "theoretically" had the right to refuse to take out the vehicle.

"But what you have to remember is that he was ordered to do so by a superior," he said.

Driver Clément Franck, who helped get passengers off the bus even though he was injured in the crash, has worked for about half of his six-month probationary period.

4 juillet 1983, p. A-4

Municipalities cut down on speed bumps

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

At least four Montreal Island communities have decided against speed bumps or reduced their use as a result of unfavorable experience.

This was learned by Westmount which is trying out its first bump and solicited information from surrounding communities.

Westmount city manager Frank Davis told the council this week that Hampstead is reducing the number of speed bumps in the town to about 45 from about 130 and Pointe Claire, Pierrefonds and Dollard des Ormeaux have experimented with bumps and rejected them.

Speed bumps are clearly marked strips of asphalt a few inches high that cross a road or lane to compel drivers to slow down to avoid an uncomfortable jolt.

As an experiment, Westmount installed its first in early June, across Kensington Ave. midway between de Maisonneuve Blvd. and Sherbrooke St.

Mayor Brian Gallery said the city expects to have evaluated the experiment by September and in the meantime will not install any more bumps.

He said Kensington residents who had complained about speeding cars love the bump so far, but he is still afraid it might send an unwary driver's car out of control.

"This council is not convinced that they are safe."

Davis reported on responses from 10 communities to which Westmount sent inquiries.

Pointe Claire experimented with two bumps in 1983 and they were removed after six months as a result of citizen complaints.

Pierrefonds experimented with bumps in 1982 and Dollard des Ormeaux in 1984; both have since removed them.

Hampstead had 130 speed bumps, all at intersections with stop signs, none in mid-block.

The town is eliminating a number of bumps and stop signs and expects

to wind up with about 45.

Town of Mount Royal installed about 20 speed bumps in 1982 all at intersections controlled by stop signs and none in mid-block.

Montreal West is in its fourth year of using bumps at about 15 places, half at intersections with stop signs and half in mid-block.

Outremont has some bumps at intersections with stop signs, mostly around parks, there are none in mid-block.

The Outremont council orders bumps installed after receiving petitions from local citizens.

Montreal and Verdun have some bumps, in rear lanes only.

Côte St. Luc has no speed bumps.

18 juillet 1985, p. A-3

Increase in hit-and-runs baffles police

By INGRID PERTZ
of The Gazette

The Montreal Island Community police are baffled by a sudden increase in hit-and-run traffic accidents in the last 18 months.

The MUC recorded 11,348 hit-and-run incidents in the first six months of this year — a 15.8-per-cent increase compared with the same period last year.

In 1984, following several years in decline, hit-and-runs climbed by 13.4 per cent, bringing the total to 19,834 incidents.

"It's very difficult to explain,"

said Lt. Rook Gosselin, commanding officer of the MUC's accident investigation squad.

Fewer than one third of motorists responsible for the accidents are caught, Gosselin said.

In Toronto, where police recorded more than 10,000 hit-and-runs last year, police apprehended 68 per cent of the motorists responsible, according to the Metropolitan Toronto Police public affairs bureau.

Last month, Gosselin's squad began random surveys of suspects brought to headquarters for questioning to find out their motives for leaving the scene of

an accident. Preliminary results show that drunkenness and driving without a licence or insurance are the chief causes.

There is no good reason, now that we have no-fault insurance," Gosselin said.

MUC figures show the increase in hit-and-runs has resulted mostly in material damages, while hit-and-runs resulting in death or injury have dropped and account for less than 2-per cent of the total.

A 19-year-old CEGEP student killed on Dorchester Blvd. on Feb. 20 was the single hit-and-run fatality so far this year. Nine

people were killed and 146 people were injured in hit-and-run incidents last year, and 12 were killed and 142 injured in 1982.

Yves Monahan, president of the Quebec Safety League, said lax police enforcement and a worsening of Quebecers' driving habits are to blame.

People too readily accept the notion that Quebecers' Latin blood makes them reckless drivers, he said. "People always talk about the Latin temperament. But what happens when Quebecers go to the U.S.?" The police practise their duties more conscientiously and everyone slows

down. When they get back home it becomes a free-for-all.

Monahan said he noticed a marked deterioration in Quebecers' driving 12 months ago.

There is more and more aggressiveness, with more and more traffic offences.

"People don't want to be held responsible so there are more hit-and-runs. When people feel they can get away with it, they'll try to leave the scene."

Gosselin said the only way hit-and-runs can be reduced is if more witnesses report incidents to police.

25 juillet 1985 p. A-4

Traffic-toll rise unfairly linked to us police say

Provincial police cited foul yesterday about news reports associating an increase in Quebec traffic deaths with a lack of police surveillance.

In a statement, the Sûreté du Québec's public relations department said the reports are "confusing" and do not take into account the poor condition of roads or "social problems" facing the province's drivers.

The statement also noted that the provincial force does not patrol every road in Quebec, while the number of deaths cited in the study were based on figures from across the province.

"We only patrol in communities with a population of 5,000 or less," said André Dugas. "But when someone steps off the curb on the corner of Peel and St. Catherine Sts. and gets hit by a car — pow — it gets charged to us."

The study, published last week by Quebec's automobile insurance board, said traffic deaths in the province had increased by 22 per cent in the first three months of 1985.

The Régie de l'assurance automobile du Québec also said there is "reason to question the organization of police surveillance over Quebec highways, notably the insufficient number of policemen assigned to this task."

The study pointed to the continuing drop in the number of tickets handed out by patrolmen, from 543,520 in 1980 to 265,831 last year, while traffic accidents on Quebec roads causing driver injury increased annually from 35,934 to 41,108 in the same period.

Police records indicate that 12,678 traffic accidents causing bodily injury occurred in its patrol area last year.

The same figures indicate there were 685 traffic deaths in the patrol area last year, 150 fewer than in 1980.

In May, Jacques Beaudoin, chief of the provincial force, blamed last year's drop in the number of traffic tickets on pressure tactics used by unionized officers during a bitter labor dispute.

Beaudoin is on vacation and was unavailable for comment on yesterday's statement.

24 juillet 1985, p. D-3.

Awareness course cuts drunk driving

HAMILTON, Ont. — Putting impaired drivers on probation and making them attend drinking awareness programs may seem like a slap on the wrist, but evidence from programs in Ontario indicates it can reduce repeat offences.

Research presented by parole and probation officers at the annual Institute on Addiction Studies conference showed that in the Toronto suburb of Willowdale, none of 81 first offenders who took the course in the last 12 months had any further conviction.

In Ottawa, there have been just two repeat offenders in seven years.

A London Det. program involving probationers and patrolmen with a long history of alcohol and drug related convictions, including attempted murder.

Fifty weeks of up to two years show 82 per cent of them haven't had another criminal conviction of any kind.

Under the Willowdale program, called Stop Impaired Probationers in Toronto, all first offenders for impaired driving are given a year's probation, with a condition that they attend drinking awareness seminars for eight weeks.

They also lose their driver's licence for three months.

22 juillet 1985, p. A-3

Report links police to rise in accidents

Quebec's auto insurance board has put the finger on provincial police, as well as on drivers, for an increase in the number of highway accidents.

The Régie de l'assurance automobile, in a report showing accidents climbing since 1982, said: "There is reason to question the organization of police surveillance over Quebec highways, notably the insufficient number of policemen specifically assigned to this task."

For example, the number of tickets issued for infractions of the highway code dropped to 410,073 in 1983 from 543,520 in 1980, the report shows. Last year, because of a labor conflict, it fell still further to 265,831.

The report notes there were 34 deaths on the road per 100,000 drivers in Quebec last year, compared with 19 in Ontario. In the first three months of this year, the number of fatal accidents in Quebec rose by 22 per cent.

Canadian Press

1st ed. 1985, p. A-1

Top court rules: Roadside breath tests are legal

OTTAWA (CP) — Police have the right to stop motorists at random and use breath tests to check whether they're drunk, the Supreme Court of Canada ruled yesterday.

The 4-3 decision backs Ontario's plans to begin a province-wide blitz of roadside breath tests this civic-holiday weekend.

But the decision includes a sharp dissent from Chief Justice Brian Dickson, who said police can't legally stop motorists merely to find out whether they're drunk.

And it may not be the last judicial word on roadside breath tests.

The tests weren't measured against the Charter of Rights and Freedoms this time because the incident on which the judges were ruling took place in 1966, two years before the Charter took effect.

A Charter challenge to spot roadside breath checks, now before the Ontario Court of Appeal, could reach the Supreme Court next year.

Among the Charter protections that could affect the law are guarantees against unreasonable search and seizure and against arbitrary arrest.

Yesterday's judgment involved spot checks made under Ontario's RIDE (Reduce Impaired Driving Everywhere) program, in use since 1979. Some other provinces have similar programs.

Doing nothing wrong

The random checks were challenged in 1960 by Robert B. Dezman of Oakville, Ont., who was doing nothing wrong or suspicious when he was pulled over by Toronto police.

When police smelled alcohol on his breath, they asked him to take a breath test. He tried several times, then was charged with failing to provide a breath sample, a Criminal Code offence.

In yesterday's majority ruling, Mr. Justice Gerald Le Dain upheld spot checks as "within the general scope of the duties of a police officer to prevent crime and to protect life."

Le Dain wrote: "Because of the seriousness of the problem of impaired driving, there can be no doubt about the importance and necessity of a program to improve the deterrence of it."

But all seven judges threw out Ontario's argument that the Highway Traffic Act allows police to stop drivers simply to see their licences.

Le Dain said the act requires motorists to produce licences when police ask, but it can't be used as a pretext for stopping them when they're doing nothing wrong.

Raises key questions

Dickson, in his dissent, said the case raises key questions about "the interest of the community in law enforcement and the interest of the individual in being free from arbitrary interference with his or her liberty."

"A police officer is not empowered to execute his or her duty by unlawful means," he said.

"To find that arbitrary police action is justified simply because it is directed at the fulfillment of police duties would be to sanction a dangerous exception to the principle of law."

Chief Justice Dickson, in his dissent, said the act requires motorists to produce licences when police ask, but it can't be used as a pretext for stopping them when they're doing nothing wrong.

Inspection reveals 500 dangerous cars

Latest figures from the free automobile inspection clinics launched this summer by Transport, Québec and the Régie de l'assurance automobile du Québec show that more than 500 of the 4,000 cars inspected are dangerous to drive.

The clinics, which the régime hopes eventually to establish on a permanent basis, employed 70 high-school automobile mechanics students at 10 high schools across the province.

At least two-thirds of the cars tested had faulty brakes, inadequate lighting, damaged tires, dangerously corroded suspensions or cracked windshields — all defects which could lead to serious accidents.

The safety clinics gave officials an indication of the need for an ongoing safety inspection program.

Mandatory program

"Next time the voluntary safety project will run for six to eight weeks so that more people can take part," Pierre Lemieux, régime communications officer, told *The Gazette* earlier this week. "And eventually Québec should have a mandatory inspection program for cars more than three years old."

Although most schools which participated in the month-long pilot project have closed their doors, one school, Cavalier de LaSalle, 9199 Centrale St., LaSalle will inspect cars until Aug. 23, 8 a.m. to noon and 1 p.m. to 4 p.m., Monday to Friday.

At commercial garages, government centres or automobile club diagnostic centres, safety checks cost \$15 to \$50 depending on number of items checked and sophistication of equipment used for testing.

Since 1977, the Automobile Protection Association (APA) has lobbied the Québec government for mandatory safety inspections of used vehicles.

The pilot project was a "great start — an excellent idea," APA safety councillor, Sam McAllister, told *The Gazette*.

But voluntary programs, even when free, do not have the clout of mandatory programs, he said.

In 1982, more than 6,000 vehicles were inspected by the Québec Provincial Police under Operation Lemon. More than 2,000 were deemed unsafe and relegated to scrap yards, he said.

Sam McAllister says the current safety inspection program, he says, "is a good start but that should be followed by a mandatory program really effective."

"Compulsory periodic road registra-

tion should be placed in every inspection centre," he said.

In 1984, more than 700,000 vehicles were recalled in Canada because of possible safety defects. But because owners had changed addresses or cars — or ignored letters from the dealers — repairs were completed on only 60 per cent of the manufacturer's recalls, he explained.

"That means 260,000 defective cars are on the road."

With an updated registry, a mechanic could quickly establish whether the car had been repaired as directed.

McAllister is also concerned about car safety following repairs necessitated by an accident.

"Seat belts are rarely evaluated after major accidents," he noted. "But seat belts worn by passengers in a serious crash could have damaged mechanisms even though they appear normal."

Until inspections become mandatory, it is up to the consumer to find a competent and objective mechanic to inspect his car. Unfortunately there is no easy route to such an inspection. Auto-related garage users for references, and hire only mechanics with Class A or B mechanics' licenses, McAllister suggested.

Cars more than a year old should have the brakes, exhaust system, steering, suspension and lighting alignment professionally checked twice a year. Cars more than three years old should have undercarriage checked for rust. Corrosion weakens structures and permits dangerous gases to enter passenger compartments.

Bounty vigilance?

Car owners who use self-serve gasoline must be deathly vigilant about trouble spots that compromise safety, McAllister said. "Self-serve frequently neglects to check their tires and keep them properly inflated."

If a car develops a safety defect related to critical elements such as suspension, windshield, steering or other crucial components, it is a problem. O.P.S. (Office de la protection de la sécurité) is a government body that monitors vehicle safety. It is located at 1100, Avenue de la Vallée, Québec, Québec, Canada.

If you suspect your vehicle is unsafe, call the O.P.S. at 514-641-2222. If you are in a hurry, call the Québec Provincial Police at 514-641-2222.

19 août 1985, p. A-4

Young men may fight insurance bias: board

By ELOISE MORIN
of The Gazette

Male Quebecers under 25 can challenge higher automobile insurance premiums under the province's Charter of Rights and Freedoms, the Quebec Human Rights Commission says.

In a statement, the commission said it wished to rectify recent news reports that, unlike their counterparts in Ontario, young male Quebecers cannot evict the charter when charged higher insurance premiums.

André Loiselle, spokesman for the commission, said that although the Quebec charter contains a clause that permits distinctions on the basis of sex, marital status and age when it comes to insurance, the clause specifies life insurance and not collision insurance.

In Quebec, personal insurance for car owners comes under the Régie de l'assurance automobile du Québec, while insurance against material damage is provided by private firms.

Men can have recourse

"Young, single male drivers have recourse to the Quebec Human Rights Commission or even the courts if they feel they are being discriminated against" with higher premiums for collision insurance from private companies," Loiselle said.

Young male drivers will have recourse through the commission until Quebec decides to legislate that insurance firms cannot use any type of discrimination in calculating premiums, he said.

Such an article is already included in the charter, but has not yet come into effect.

"It's not a question of discrimination, it's a question of analysing a risk," said Lucienne Nadon of General Insurance, one of the country's 10 largest insurance firms. "We go by statistics and statistics show young men under 25 have more accidents than young women or 30-year-old men who have more driving experience."

'Women not as crazy'

Nadon said the type of vehicle driven as well as driving records are factors in how much is charged for collision insurance.

"You can bet someone who drives a Lada won't pay as much as someone who drives a Corvette," she said. "Women pay less because women aren't as crazy as men when they drive a car and that's been proven by statistics."

The Ontario Human Rights Commission ruled last week that Zurich Insurance Co. of Toronto discriminated against Michael Bates by charging him a higher premium based on age, sex and marital status.

Bates, 22, complained in 1983 that Zurich quoted him \$1,002 a year to insure his 1978 Chevrolet Camaro, while a woman his age with the same driving record would have paid \$522 and a 25-year-old man \$448.

Nadon said she considered the Ontario ruling "really stupid." Lower rates for young single men would mean higher premiums for other drivers, she said.

School poll shows 31.5 per cent have driven while drunk

By SANDY SENYK
of The Gazette

More than 30 per cent of senior high school students in the Cowansville area have driven while drunk, a poll conducted this summer indicates.

And almost 40 per cent of those without driving licences in the same age group admitted to taking rides in cars driven by a drinking teenager.

The telephone poll was conducted by a group of students at Massey-Vanier Regional High School who are organizing a chapter of Students Against Driving Drunk (SADD).

Lesley King, 15, of Brome said the five students, working with an \$8,000 provincial grant, called 516 students of both the English- and French-speaking sections of Massey-Vanier to pose questions about their experiences and attitudes toward drunk-driving laws.

"A lot of surveys of this kind have been done in the U.S. but I think people tend to disregard them because it isn't their own children," she said.

Started five years ago

SADD began about five years ago in Massachusetts and chapters have sprung up across the U.S. Cowansville's will be one of the first in Quebec, however.

The aim is to educate students to the dangers of drinking and driving.

A key tool of SADD is a student-parent contract, by which the teenager promises to call home for a ride if he or she has been drinking. The parent, in exchange, promises to pick up the student, with no immediate recriminations.

The contract, said James Colley, student services consultant at District of Bedford Regional School Board, "is not a licence to drink. Rather, it's recognizing the reality that during adolescence, these things will happen."

Among the findings of the Cowansville poll:

- 31.5 per cent of the responding students said they had driven while intoxicated. About half of those did so "occasionally."

Most say it's irresponsible

- 38.3 per cent said they had been a passenger in a car whose driver had been drinking.

- 93.5 per cent thought drunk driving was irresponsible or very irresponsible.

- 74.2 per cent thought the penalties drunk-driving should be harsher.

King said the worst offenders are the 14-15 age group. "I think it's because they are beginning to experiment, and they're not really educated yet to the dangers."

More girls than boys admitted to driving while intoxicated but King discounted that finding, saying girls tended to answer the poll more seriously than boys.

Massey-Vanier has about 3,000 students, 1,100 in Grades 10 to 12.

SADD organizers have called a public meeting for Wednesday to lay the groundwork for a chapter at the school. They plan a student recruitment drive in September.

27 août 1985, p. A-3

Student injury rate is one a day: study

By SANDY GENIVK
of The Gazette

An average of one Montreal student a day is injured or killed while walking to or from school, a study by the Montreal Island School Council says.

That rate is twice the provincial average.

But the study of accident statistics from 1981-83 found no correlation between the injury rate and cutsbacks in the number of crossing guards, council officials said yesterday.

Nonetheless, the council is recommending a freeze in the reduction of crossing guards and an easing of the criteria used to decide where guards are stationed, council chairman Jacques Mongeau told reporters.

The council wants school boards to immediately implement a new road-safety awareness course, he said. The course, prepared by the Education Department and the Régie de l'assurance automobile du Québec — the car insurance board — was to be introduced in 1983.

The study, based on insurance board figures and police accident reports, showed that 540 pupils between the ages of 5 and 12 were hurt in traffic accidents while walking to or from school between 1981 and 1983.

Three of the children died, 39 were injured seriously, and 433 were hurt but did not require hospital care.

That was the equivalent of one child injured for each school day over the three years.

Last year's accident statistics were not available when the

study was being conducted.

Almost 88,000 elementary pupils walk to school each day in Montreal.

Most of the accident victims were under 9, and 60 per cent were boys, the study showed.

In two out of three accidents, the student was at fault, Mongeau said, adding: "We have a big job of educating to do."

Montreal Urban Community (MUC) police have reduced the number of crossing guards by 65 since 1981, when there were 504. Mongeau said the number should

go no lower, "or it is certain the number of child pedestrian accidents will rise."

Pierre Des Marais, chairman of the MUC executive committee, replied in a statement that the MUC is ready to co-operate with the Island council, but he rejected the call for a freeze in the number of crossing guards.

"Most of the creation and abolition of posts results from events like the opening or closing of a school," he said. "Police must keep the necessary flexibility to adjust to those situations."

Drivers face still insurance hike

By GUY BÉGIN

Quebec drivers are feeling the pinch of a 20 per cent increase in insurance rates this year. The number of accidents, however, is down.

The increase could go up to 25 per cent in October or November, says René Desjardins, president of the Régie de l'assurance automobile, which insures 2,000,000 motorists.

That increase, combined with the 6-per-cent provincial tax that now applies to insurance premiums, means a 26-per-cent jump in rates, he said.

Automobile accidents causing material damages of more than \$250 have increased 13.2 per cent in the first six months of 1985 compared to the corresponding period last year, — from 60,610 to 77,631, says Lisa Roy, an official of the Régie de l'assurance automobile du Québec.

But Roy would not confirm whether the work being done on Quebec roads will result in higher rates to be paid to the auto insurance board. She held a decision will be made in November.

Officials blamed speeding and reckless drivers who are taking advantage of poor police surveillance on Quebec roads for the increase.

Desjardins said there has been a 12- to 13-per-cent increase in the cost of claims this year.

But he would not confirm whether the work being done on Quebec roads will result in higher rates to be paid to the auto insurance board. She held a decision will be made in November.

Officials blamed speeding and reckless drivers who are taking advantage of poor police surveillance on Quebec roads for the increase.

Desjardins said there has been a 12- to 13-per-cent increase in the cost of claims this year.

per cent increase — but that the increase is not 20 per cent.

However, the Régie de l'assurance automobile du Québec has not raised rates for the past two years. The Régie is also considering opening up the market to private insurance companies. In a letter to drivers under the no-fault system in other provinces.

"We're looking at the industry. It's different in the other provinces," he said.

4 septembre 1985, p. A-7

Set up special highway patrols insurance board urges Quebec

By SUDAN GEMERJAK of The Gazette

Special highway patrols are needed to reduce the increasing number of traffic deaths and injuries on Quebec roads, the province's automobile insurance board says.

The Régie de l'assurance automobile wants special squads of provincial police set up to hand out traffic tickets, conduct spot checks for impaired drivers and catch speeders.

Pierre Thérberge, an insurance board official, said yesterday highway patrols in the U.S. and other Canadian provinces spend up to 80 per cent of their time on the road.

"But in Quebec, policemen are torn between conducting investigations, responding to emergencies, and handling house calls," he said.

Other recommendations stemming from a three-month Régie study of traffic safety include:

then the normal 12 demerit points before suspending their licence.

• Allowing drivers aged 16 to 18 to drive only during daylight.

• Raising the drinking age to 21.

But the best way to reduce carnage on Quebec roads is to increase police presence, Thérberge said.

Quebec police are too busy attending to other duties to keep a close eye on drivers, Thérberge said.

A report on highway deaths and injuries in Quebec, made public by the Régie several weeks ago, said there is "reason to question the organization of police surveillance over Quebec highways, notably the insufficient number of policeman assigned to this task."

Quebec has the highest highway death rate in Canada.

The Régie's study found that traffic deaths in the province increased by 22 per cent in the first three months of 1985, and that the number

police had dropped to 285,831 last year from 543,520 in 1980.

Police officials have blamed the drop in the number of traffic tickets on union pressure tactics during a labor dispute earlier this year.

Sûreté du Québec official Ronald Brunet yesterday refused to comment on the recommendations.

"We're monitoring the roads as we always have," he said in an interview. "Our task has always been to ensure that traffic runs smoothly and nobody gets hurt."

Brunet said regular provincial police patrols divide their eight-hour working days between conducting regular drunk-driving spot checks, setting up radar traps at known "hot spots," and handling minor thefts, accidents and domestic disputes.

Thérberge said the proposal for a highway patrol is in the hands of Justice Department officials.

The officials could not be reached

13 septembre 1985, p. B-14

Stiffer drunk-driving laws coming by Dec. 2: Crosbie

OTTAWA (CP) — Stiffer penalties for drunk drivers will come into effect by Dec. 2 and will be in full force during the Christmas season, Justice Minister John Crosbie told the Commons yesterday.

The penalties were approved by the Commons in June along with other Criminal Code amendments.

But implementation was delayed while the changes were explained to police, prosecutors, judges, defence lawyers and others involved in the judicial process.

Once the changes are proclaimed, police will be able to instruct medical practitioners to take blood samples from suspected drunk drivers who are unwilling or unable to provide breath samples.

Those convicted of drunk driving or of refusing to provide a breath or blood sample will be fined a mini-

mum of \$500 — up from the current minimum of \$50 — and will automatically lose their driver's licence for three months.

Two new offences will be created to punish impaired drivers who kill or injure others: dangerous or impaired driving causing death or causing bodily harm.

The first offence would carry a maximum 14-year prison term and the second a maximum of 10 years. Convictions could result in a maximum 10-year driving prohibition.

Other Criminal Code amendments that will come into effect at the same time will crack down on computer crimes and credit-card fraud, abolish powerful search warrants known as writs of assistance and allow police officers to obtain warrants by telephone under special circumstances.

The Gazette, Montreal, Thursday, September 12, 1985

Speeding blamed for high...

By DAVID JOHNSTON
of The Gazette

The number of people injured in Quebec auto accidents in the first six months of this year increased 17 per cent over the same period last year, the Régie de l'assurance automobile (Régie) reports.

The total number of accidents increased by a smaller rate — 14 per cent — but more accidents involved speeding vehicles than in recent years, officials of the auto insurance industry say.

"When accidents occur at higher speeds, you have more deaths and in-

juries," said Raymond Medza, general manager of the Groupement des assureurs du Québec.

Because of the increase in bodily-injury claims, a few private insurance companies are raising premiums slightly and others are considering doing so, Medza said.

Régie actuaries are doing calculations this month to decide whether to increase 1985 provincial auto-insurance premiums.

"The Régie's investments (in Quebec's Société générale de financement, among others) have done well so we may not have to increase premiums to cover claims," Régie offi-

cial Pierre Thivierge said.

There were 497 traffic deaths in Quebec in the first six months of this year, up 9.5 per cent from the same period last year. There were 19,708 injuries and 97,226 accidents.

Not since 1961 have so many accidents been recorded in Quebec in the first half of one year.

From 1981 to 1983, Denis Haché, an official of the Sureté du Québec, said, fewer cars were on the road because of the recession.

"Now people are driving again, and they're driving small cars that go as fast as the big cars people drove in the 1970s. And they've got

(suite)

... injury rate on highway

used to the severe Highway Code fines (imposed in April 1982). So the big problem remains speeding."

Medza blamed decreased police surveillance of highways for the increase in speeding.

In fact, Statistics Canada figures show that the number of traffic tickets issued by provincial police decreased by 50 per cent between 1981 and 1984.

In 1981, police issued 532,901 tickets; figures for the next three years were 426,962, 410,073 and 265,831. Provincial police did not issue tickets for more than two months last year because of a contract dispute

with the provincial government.

Statistics Canada figures indicate that 674 of every 100,000 Quebec drivers were arrested for drunk driving last year, compared with the Canadian average of 850 per 100,000.

A recent Régie study noted that alcohol consumption in Quebec is not lower than the Canadian average and said inadequate police surveillance must be blamed for the low arrest record.

The Régie study said: "The increase in accident rate is the result of inconsiderate or irresponsible behavior on the part of many drivers,

drunk driving, speeding and non-respect for elementary rules."

In Ontario, traffic deaths last year fell to their lowest level since 1958, Transportation Minister Ed Fulton said yesterday.

Fulton said 1,132 motorists and passengers died on Ontario roads last year, 6 per cent fewer than in 1983, although the total number of accidents increased 7 per cent to slightly under 194,762.

Fulton attributed the reduction in fatalities largely to public education, increased seat belt usage and campaigns by community groups against drinking and driving.

20 septembre 1985, p.A-5

Quebec starting children early with new road safety program

By DANIEL KUCHARSKY
of The Gazette

A \$2.5-million road safety program to be given in primary and secondary schools will create a new generation of responsible and intelligent drivers on Quebec roads, says Transport Minister Guy Tardif.

When the program is fully implemented by 1989, students entering nursery school or kindergarten will receive more than 100 hours of road safety training by the time they're eligible for a driver's licence.

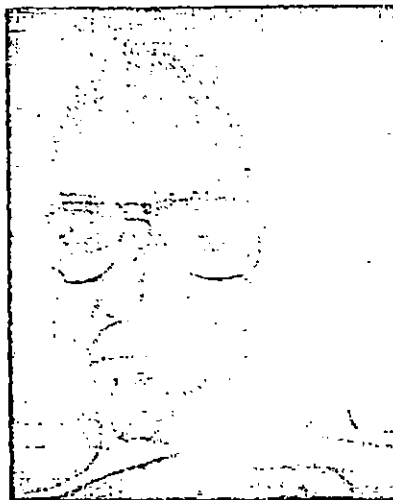
Tardif, who unveiled the program yesterday along with Education Minister François Gendron, said it "constitutes an investment in youth — the best investment in life."

He said the program will result in drivers who are more aware of their responsibilities.

And it will greatly improve Quebec's shoddy traffic accident record, said André Pilon, a member of the Montreal Urban Community's police committee on road safety.

"It truly answers a need," said Pilon, who noted that motorists still ignore speed limits in school zones.

The program, which Tardif said is unique in North America, was



GUY TARDIF
"A lot to be done"

spurred by recent statistics on Quebec's road accident record.

In Quebec last year, records show, 7,634 children aged 4 to 17 were involved in traffic accidents, an average of more than 20 a day.

And 602 Quebec children have been killed in traffic accidents from 1980 to 1984.

"There's a lot of education to be done," said Tardif. "We don't commit-

er it a crime to kill while driving, but we do when it's done with a gun."

However, people's attitudes will change, because the children who benefit from the program will exert a positive influence on their elders, he said.

A demonstration of the program given yesterday for Grade 1 students of St. Clément de Viarville School indicated that there is a lot of work to be done.

Asked what she does when she reaches a street corner and the traffic light turns yellow, a 6-year-old girl answered that she runs across the street as fast as possible.

The road safety program will be taught in all French schools by 1988 and in all English schools by 1989.

Several school boards have already begun teaching the program, including the Lakeshore and Ste. Croix school boards which are giving part of the program in English.

Tardif said the program is going ahead even though English translations for the high school section of the course are not yet complete.

"We had a choice to wait until everything was ready," Tardif said, but decided "we should start with whatever's available."

Science Council did car-safety study, ...

OTTAWA (CP) — The Science Council of Canada spent \$14,000 last year for a study on how to end the carnage on Canadian highways, then shelved the completed report without making federal officials responsible for auto safety aware of it.

The study, *Considerations on Ending an Epidemic of Pain and Death*, was obtained by the Canadian Press. It charges that Canadians are being killed and injured because cars are not as safe as they could be.

The council, a federal Crown corporation funded with public money, paid for the study, looked at it, then put it on the shelf where it has been gathering dust for more than a year.

And that's probably where it will remain, since it was intended as a preliminary study and any follow-up research is unlikely in light of the government's decision to halve

the council's budget, said Jim Gilmour, its director of research.

Asked why, after spending \$14,000, the council didn't at least make the Transport Department's motor vehicle safety division aware of the study's existence, Gilmour said it's not council practice to pass on studies it hasn't prepared itself.

The council commissions many studies into different subjects to determine if they are worth pursuing, Gilmour said. And the subject of how to make cars safer is just not a high priority now.

The man in charge of motor vehicle safety in Canada, Gordon Campbell, was unaware of the study and seemed surprised it had not been passed on to him.

"We have responsibility in the federal government for the regulation of the motor vehicle industry and the safety of new cars,

manufactured in or imported into Canada," said Campbell, director of road safety and motor vehicle regulation.

The study's author, Alexander Brown, a freelance researcher who has been involved with auto safety since the 1960s, was shocked that the council shelved the study without bothering to pass it on to federal regulators, though said he doubts that would have done much good.

The government and its auto safety regulators are the target of much of the criticism in the 93-page report.

The study blames U.S. President Ronald Reagan for gutting a program that was on the verge of requiring further safety features in North American cars, but it also criticizes Ottawa's lack of action.

"I can say with certainty that thousands of dead and injured people would have been

(suite)

... never told federal regulators

spared that fate if Reagan had left the auto safety program ... alone," Brown said.

"As for Canada, what we have here is a wishy-washy program," he said. "Ottawa just follows what happens in the United States (and) the party line of the auto manufacturers."

In 1983, the latest year for which full figures are available, there were about 850,000 reportable accidents, 4,200 deaths and 224,304 injuries on Canadian roads and streets.

That number could be reduced if car-makers were forced to improve the safety of their products, Brown's report contends.

The study, however, makes only a single recommendation to Ottawa.

It urges the creation of a task force of scientists, industry and advocacy groups to draw up a plan of action to ensure that

The report says the government could at least pass regulations requiring installation of proven safety features, such as automatic seat belts and air bags, on cars sold in this country.

But Campbell insisted that Ottawa has done a great deal to make cars safer.

Since 1973, when fatalities on Canadian roads peaked at 6,703, deaths have declined steadily and injuries have increased only slightly while the level of traffic has increased sharply, he said.

Campbell also pointed to stiffer laws for impaired drivers and elevated tail-lights on vehicles, which will be mandatory on new cars next year.

Other moves, such as requiring the use of lights on cars during the day, are being con-

29 octobre 1985, p.C-4

Firm starts campaign to get drivers to install rear-window brake light

By BRIAN DURN
of The Gazette

There were more than 182,000 traffic accidents in Quebec last year, half of them rear-end collisions. And half of those could have been avoided if the vehicles had been equipped with a rear-window brake light, according to Michel St-Pierre, vice-president of marketing for G. Lebeau, Quebec's largest installer of auto glass and windshields.

St-Pierre said unlike traditional brake lights that can only be seen by the vehicle immediately behind the braking vehicle, the rear-window light can easily be seen by the fourth vehicle back, which allows cars more time to stop suddenly.

According to the National Highway Traffic Safety Administration in the U.S., the use of an additional brake light will reduce rear-end collisions by about 50 per cent. The association also estimated that if all cars in the U.S. had been equipped with a rear window brake light in 1980, there would have been 900,000 fewer accidents, 40,000 fewer injuries and repair cost savings of about \$434 million annually.

As a result, U.S. Transportation Secretary Elizabeth Dole has ordered that all cars manufactured in the U.S. after Sept. 1, 1985, are to be equipped with such a brake light.

While a similar law does not exist in Canada, it should be on the books within the next two years, St-Pierre said following a news conference yesterday to announce a program by Lebeau and Quebec's major insurance companies to encourage motorists to install the rear-window brake light.

He said Lebeau had printed about 500,000 pamphlets offering a \$10 discount on the \$45 to \$50 installation price of the additional brake light. Lebeau will print another 500,000 pamphlets next month, which will be sent out with auto insurance policy renewals.

"It's a public-relations effort with everyone coming out on top," St-Pierre said. "Consumers gain because there will be fewer accidents, insurance companies gain because it reduces claims and we gain because insurance companies are very important clients of Lebeau."

He said a similar campaign was conducted in Ontario by Speedy Auto Glass. Both Lebeau and Speedy are divisions of Trans Canada Glass of Vancouver.

St-Pierre said insurance premiums would be unlikely to be reduced immediately following the installation of the rear-window light since the insurance industry incurred losses of more than \$925 million in Canada, including \$200 million in Quebec in 1984, mainly because of highway accidents. The industry is engaged in a premium discount war, which also affects revenues.

"However, most insurance companies across the country endorse the product, which we incidentally don't have exclusivity on. We're selling it for the U.S. manufacturer, but it is available elsewhere."

He said about 250,000 new cars will be sold in Quebec by next September, of which 200,000 should have the new light.

"Six years from now, 90 per cent of all cars sold in Canada should have the rear window light."

Car insurance premiums going up

By MATTHEW ELDER
OF THE GAZETTE

After five years of stability, Quebecers are feeling the pinch of higher automobile insurance premiums.

Insurance companies are charging their clients more because their costs are rising due to increases in traffic accidents, injuries and fatalities this year.

However, the Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) has not announced an increase in premiums for its auto-insurance jurisdiction, which covers bodily injury.

Company premiums are likely to increase 10 to 20 per cent, or an average of 15 per cent, said André Saint-Hilaire Jr., manager of personal client services at the Montreal office of Marsh and McLennan Ltd., one of Canada's largest general-insurance brokers.

The higher rates reflect an increase in accidents this year. RAAQ statistics show that, during the first half of 1985, there were 14 per cent more accidents than during the corresponding period a year ago.

Seventeen per cent more people were injured in traffic accidents and there were 9.5 per cent more fatalities.

The average indemnity, or insurer's total costs related to a claim, for accidents involving private passenger cars was \$1,658 during the first nine months of 1985, up 15 per cent from 1984.

How auto insurance premiums vary from company to company

Here are sample quotes from three randomly selected insurance companies. They apply to a 35-year-old male, married with a residence on the West Island, and with no accident claims during the past 10 years.

Insurance coverage includes \$500,000 two-way public liability, \$50-deductible comprehensive, and \$300-deductible collision.

Quotes are given for a Honda Civic two-door hatchback and an Audi 400 four-door sedan, which are examples of economy and luxury cars respectively. Both cars are three-year old. If he uses the car for pleasure only, his premium will be significantly lower than if he uses it for business as well. Quotes do not include 9-per-cent provincial tax.

ECONOMY

1985 Honda Civic

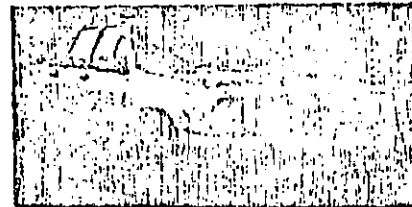
Pleasure use only

Pleasure and business use

Company A.....	\$582	\$820
Company B.....	570	809
Company C.....	614	737



1985 Honda Civic



1985 Audi 4000

LUXURY

1985 Audi 4000

Pleasure use only

Pleasure and business use

Company A.....	\$832	\$1,117
Company B.....	1,045	1,313
Company C.....	944	1,134

Source: Marsh and McLennan Ltd.

No-fault insurance has made vehicle's value perhaps the most important factor in setting premium.

(suite)

4 novembre 1985, p. B-4

Most insurance brokers and agents recommend their clients purchase substantially more liability insurance, particularly if they travel outside Quebec.

"We recommend our clients take \$1-million liability insurance," Manning said.

According to Mezda, 35 per cent of Quebec motorists have \$100,000 worth of insurance. Only 40 per cent are covered for more than \$200,000, while just 7 per cent carry \$1-million worth.

Collision insurance protects you from costs related to damage to your vehicle and carries deductibles that normally range from \$250 to \$500. Mezda said 70 per cent of Quebec drivers carry collision insurance, of which 82 per cent carry \$250 deductible.

"Collision deductibles have not increased in line with automobile values," Mezda said. "In the 1950s, most people had \$100 deductible on cars that were worth around \$2,000. Today, the average car costs \$10,000 to \$15,000 and the deductible is only slightly higher."

Comprehensive insurance protects you from costs related to glass breakage, damage from falling or flying objects, fire, theft and vandalism. It also

covers you if you hit an animal.

Some motorists add specified perils to their policies, while others choose "all-perils" coverage that insures against collision, comprehensive and specified perils for a single premium.

What an individual pays in premiums depends on who you are, why you drive, where you drive and extent of coverage.

• **Use of vehicle:** A premium will be higher if you drive to and from work, and higher still if you use the vehicle to conduct business. If you live and work in Montreal, you'll pay more than someone from the Laurentians or the Eastern Townships who drives on traffic-free roads. Mezda said some companies vary premiums according to what district of the city you live in.

• **The driver:** Premiums will be greater if you are under 30. If you're single, you'll pay more and your premiums may not significantly decrease until you reach 40.

The bill will also be higher if you have been convicted in connection with a serious traffic offence such as impaired driving, Demerit points, surprisingly, have no effect on premiums, for a variety of legal and cost-related reasons.

"Insurers rely on clients tell-

ing the truth when applying for insurance," Mezda said. "If someone does lie, there is a provision in the contract that says a false declaration may void the terms of the agreement or may cause the amount of indemnity to be reduced proportionately."

While males still pay more than females, this discrepancy is being tested in the courts.

Many companies offer lower premiums to certain occupational groups such as physicians.

• **The vehicle:** No-fault insurance has made a car's value perhaps the most important factor in setting a premium. The higher a car's value, the higher the indemnity, and the more costly it is to repair following an accident.

Manning said: "What has happened is that the good, responsible driver who has a new car has become a bigger risk than a younger person who drives a jalopy."

• **Amount of coverage:** Higher liability coverage costs only a few dollars more. For example, \$1-million liability for an average passenger car should cost you \$5 to \$10 more than what you would pay for \$500,000.

You'll pay substantially more, however, if you take a \$250 collision deductible instead of \$500.

Manning said.

"Buying insurance is like shopping for anything else, and a broker can do the shopping for you," he said.

"But remember, the best insurance is not always the cheapest. Some companies' premiums may be lower than others' but they may also have more stringent procedures when processing claims."

Under Quebec's no-fault insurance system, you may only file a damage claim with your own insurance company, not that of another party.

But if you were deemed not to be responsible for an accident, a direct compensation agreement enables your company to pay you directly and promptly, without applying the collision deductible.

Raymond Mezda, general manager of the Groupement des assureurs automobiles, which represents the province's private insurance companies, said the direct compensation agreement "has enabled insurance companies to compensate 80 per cent of claims much more quickly than before the system was introduced" in 1978.

If you are held responsible, your insurer will settle with you,

after subtracting the deductible.

The introduction of the Groupement des assureurs' estimation centres has significantly streamlined the claims process, Mezda said. There are now 24 centres across Quebec, 11 of which are in the Montreal area.

"The centres' prime purpose is to identify the damage," he said. "They set a reasonable period of labor time to carry out the repairs. The idea is to control the cost of repairs."

Insurance adjusters still have a role, he added. "They negotiate the indemnity to be paid, and establish (degree and duration of) disability. An appraiser, such as personnel at our estimation centres, simply evaluate damage."

Mezda said the estimation centres handle 60 to 70 per cent of all damage claims, when the vehicle can still be driven.

Insurance for bodily injury resulting from an accident within Quebec is provided by the RAAQ, which collects the related premium when you register your vehicle each year.

The balance of your automobile insurance -- third-party liability (for property damage), collision, all-perils and comprehensive -- must be purchased from a private company.

Under provincial law, you must carry a minimum of \$20,000 coverage for third-party liability. This must be purchased from a private insurance company and covers third-party claims for property damage, as well as claims for bodily injury sustained in accidents outside Quebec.

(suite)

4 novembre 1985, p.B-4

"The companies are raising rates just to break even," said Terry Manning, managing director of Marsh and McLennan's Montreal office. "It's part of a North American problem. In the U.S. last year, auto insurers lost over \$3.5 billion."

On top of the premium hikes, motorists now must pay a 9-per-cent provincial tax on insurance premiums, bringing the average increase to 24 per cent.

The tax has become a hot election-campaign topic. Premier Pierre Marc Johnson has said nothing about dropping the tax from the April budget proposals. But Liberal leader Robert Bourassa announced last week that, if elected, his party would abolish the tax.

In the meantime, there's nothing you can do about the higher premiums except shop around.

Ontario plans to get tough with drunk drivers

TORONTO (CP) — The Ontario government issued a stern warning yesterday to those who drink and drive: anyone convicted of drunk driving will lose his or her licence for a year and a second conviction will bring a two-year suspension.

In announcing that the Ontario Highway Traffic Act will be amended to increase minimum licence suspensions, Attorney General Ian Scott also said Crown attorneys have been urged in certain cases to ask for stiff

fines and jail terms for first-time offenders convicted of drinking-and-driving charges.

Scott said in cases where a person is "acting entirely wilfully" — deliberately putting himself in a drinking and driving situation — the Crown should push for jail.

"If they went to a Christmas party knowing that liquor was going to be served and (a person) was intending to drink it and intending to drive home, they're asking for it," Scott

told reporters. The directive urging Crown attorneys to push for "substantially increased penalties for routine impaired drivers" was issued following a recent recommendation by Associate Chief Justice B. J. MacKinnon of the Ontario Court of Appeal.

He called on lower court judges to give stiffer sentences.

Scott hopes the amendments to the Highway Traffic Act, which currently calls for a three-month licence

suspension for a first offence and six months for a second, will be passed in time for the holiday season.

Transportation Minister Ed Fulton announced that new penalties will also apply to those who drive while their licence is under suspension and those who have chronic drinking-and-driving problems.

Scott said the new measures "will reinforce the concept that a driving licence is a privilege which should not be abused."

Stiffer drunk-driving fines start Wednesday

OTTAWA (CP) — Drunks who take the controls of automobiles, boats or airplanes this holiday season may consider their hangovers trivial compared with the pinch of new federal laws.

As of Wednesday, the punishment for impaired drivers will range from a minimum of a \$300 fine — up from \$50 — to a maximum of six months in jail plus a \$2,000 fine.

Those who don't learn their lesson will spend at least two weeks in jail on a second conviction; third and subsequent offences will bring a minimum of 90 days.

A first conviction will also result in an automatic three-month driving prohibition and a second will net a six-month ban, except where provincial statutes impose greater penalties.

New Scotia has taken the hardest line, with automatic one-year

offences. Ontario has introduced a bill to do the same and hopes it will be law before Christmas.

Other changes to the Criminal Code will also set penalties for computer crimes, abolish controversial writs of assistance and streamline court procedures.

Year in the works

Justice Minister John Crosbie, who tabled the measures in the House of Commons almost one year ago, plans a cross-country tour this month to advertise his new drinking-and-driving laws before Christmas celebrating begins.

The new laws also give police the right to ask for blood samples of suspected drunk drivers who are physically or mentally unable to provide breath samples.

Suspects who refuse to provide either breath or blood samples will face the same penalties as those convicted of impaired driving at

level exceeds .08.

If a suspect is unconscious, police would require judicial approval before ordering a blood test. Approval could be obtained by telephone under a new system of " telewarrants."

Medical practitioners who take blood samples, as well as those who refuse to, will be protected from criminal or civil liability.

The legislation also imposes tough new penalties for dangerous or drunk drivers who cause death or injury, but are not found criminally negligent. A death could result in a maximum of 14 years in prison and injury could bring a maximum of 10 years.

The maximum penalty for dangerous driving without death or injury will jump to five years from two, and the sentence for driving a motor vehicle while prohibited from doing so will be two years.

Proclamation of the new laws

writs of assistance, which allowed certain Royal Canadian Mounted Police drug investigators to search buildings without warrants. Only 28 Mounties still have such powers, which bear no expiry date.

Warrants by phone

The writs, regarded by many as a threat to individual rights, will be replaced by a system of telewarrants, allowing police officers to obtain emergency search warrants by telephone from provincial court judges or justices of the peace.

Computer hackers may find life tougher as of Wednesday, when special laws come into effect to prevent unauthorized use of computer services and destruction or alteration of computer data.

Also, frauds involving credit cards and automated bank cards will be treated as felony offences.

5 décembre 1985, p. A-1

Liberals will toughen drunk-driving laws

By SUSAN SEMENAK
of The Gazette

Quebec's new Liberal government will introduce tougher legislation of its own to bolster stiff federal laws on drunk driving that came into effect yesterday.

Liberal MNA John Ciaccia, his party's transport critic, said yesterday that Quebec will follow the initiatives of Ontario and Nova Scotia.

Both provinces have introduced

laws that automatically suspend a driver's licence for one year for a first drunk-driving offence and two years for a second.

Under the changes in the federal Criminal Code, the minimum fine for impaired driving increases to \$500 from \$50.

The maximum penalty is a \$2,000 fine, six months in jail — or both.

A first conviction will bring an automatic three-month licence suspen-

sion, a second a six-month suspension.

But Ciaccia said the Liberals will amend Quebec's laws to impose greater penalties.

"Too many people who are repeat offenders get back on the roads too soon. The penalties have to be stiff enough to act as a deterrent."

Quebec has the highest highway death rate in Canada. There have

(See LIBERALS, Page A-2)

(suite) 5 décembre 1985, p. A-2

Liberals plan tougher laws in Quebec to boost federal drunk-driving penalties

(Continued from Page A-1)

been 890 deaths on Quebec highways in the first eight months of this year — an increase of 14 per cent over the same period last year.

The Régie de l'assurance automobile — the province's automobile-insurance board — reported an 11-per-cent increase in deaths and injuries on Quebec highways last year over 1983.

Drunk drivers were responsible for half the 1,200 deaths in automobile accidents last year.

Longer jail terms

A total of 56,353 people were hurt or killed in 41,076 automobile or motorcycle accidents in 1984.

The new federal laws call for longer jail terms, higher fines and licence-suspensions for anyone convicted of drunk driving or refusing to provide a breath or blood sample for analysis.

In Ottawa, Justice Minister John Crosbie said, echoing a federal advertising campaign: "If you drink, it's your business. If you drink and drive, it's everybody's business."

He has begun a cross-country tour to promote understanding of the Criminal Code amendments, which also say:

- A second drunk-driving conviction will bring two weeks in jail, while third and subsequent convictions will bring a minimum 90 days.

- Police now have the right to ask for blood samples from suspected drunk drivers who are unable to provide a breath sample. Judicial approval for the blood sample can be obtained by telephone.

- Causing death while driving drunk could result in a maximum of 14 years in prison.

- Causing injury could bring a maximum of 10 years.

In Quebec City, auto-insurance board official Lisa Roy hailed the stiffer Criminal Code penalties.

"Before, the law had no teeth — nobody feared the penalties," she said in an interview. "But even now, it's useless unless the police are out on the roads enforcing it."

The insurance board conducted a

study last fall that attributes Quebec's high traffic-accident rate to police slackness in ticketing motorists.

The study found that Quebec police make fewer drunk-driving arrests than their counterparts elsewhere in Canada.

Last May, the Liberals called for a special highway patrol unit within the Sûreté du Québec and mandatory inspections of all vehicles.

"We'll look seriously at investing more money in ensuring a more vigilant application of the law," Ciaccia said.

"We'll let the word out soon that the government is cracking down on drunk drivers."

Sgt. Normand Bélair of the Montreal Urban Community (MUC) police said harsher laws make drunk drivers think twice before getting behind the wheel.

Alcohol was a factor in more than half of the MUC's 108 fatal traffic accidents last year.

"Police have had a hard time convincing drunk drivers they pull over that what they're doing is criminal," Bélair said. "Now the law is treating them as such."

MUC police this week began a month-long campaign against drunk driving. Police patrols are being in-

tensified in areas around bars on Thursday, Friday and Saturday nights.

MUC police charged 3,600 drivers with impaired driving last year. That's 100 more than the year before — but less than half the number of impaired-driving charges laid by Toronto police during the same period.

Toronto police are doubling the number of spot checks they conduct during the holiday season. Last Christmas season, 100,000 drivers were stopped and 935 charged.

"Not our way"

Bélair said MUC police don't set up roadblocks to conduct spot checks because "asking anybody to step out of the car is not our way of dealing with people.

"I don't see why we should harass people this way."

The Sûreté du Québec in the Eastern Townships launched the province's first special squad to combat drunk driving in October — after the number of traffic deaths in the area doubled from 1984.

Sûreté officials said yesterday the accident rate due to impaired driving has already "diminished substantially" with greater police visibility and more spot checks.

3 décembre 1985, p. A-5

MUC police joining national campaign against motorists who drink and drive

Montreal Urban Community (MUC) police yesterday began a month-long campaign against drunk driving in an attempt to curb the number of accidents resulting in death or injuries.

Police said alcohol was a factor in more than half of the MUC's 108 fatal accidents last year. There were 106 fatal accidents in 1983.

There were 45,574 accidents in the MUC in 1984, and 9,327 resulted in injuries. The previous year there were 41,499 accidents, and 8,743 of

them left people injured.

Police caution people not to drink and drive during the holiday season.

The campaign against impaired driving coincides with a tougher approach across Canada.

A new law against drinking and driving takes effect tomorrow, with the minimum fine, currently \$50 for a first offender, rising to \$500. An offender could be fined up to \$2,000 and jailed for up to six months.

A second offence calls for a minimum jail term of two weeks, while a

third-time loser will be jailed for at least 90 days.

The law also calls for an automatic three-month licence suspension for a first offender and six months for a second conviction.

Police are also given the right to request blood samples from motorists who are physically or mentally unable to take breath tests.

Those who refuse breath or blood tests face the same penalty as persons convicted of driving with their blood-alcohol level in excess of .08.

5 décembre 1985, p. E-11

Drunk driver often under-30 male

OTTAWA (CP) — The typical drinking driver is a man between 20 and 29 who works in a semi-skilled job; a study of 101 first-time impaired-driving offenders in the Ottawa-Carleton region indicates.

Only 2 per cent of the offenders were under 20.

The results, gathered from offenders questioned by volunteers from the University of Ottawa criminology program in the first three months of this year, indicated that 70 per cent thought they were not impaired and half said nothing could have convinced them not to drive.

Drinking drivers get behind the wheels of their cars because they don't believe they're impaired and don't want to inconvenience themselves.

"Alcohol distorts judgment," says lawyer Bob Wakefield, chairman of a city task force that sponsored the study.

"That's the heart of the problem. Once people have had a few drinks, they're in no condition to judge whether they should be driving."

Wakefield said that is significant in light of the fact that more than 80 per cent of those surveyed had blood alcohol readings of 0.14. The legal limit is 0.08.

The study found that half of drinking drivers came from private parties in homes or rented halls, while the other half were in taverns or hotels.

And 17.5 per cent of the offenders were employed in senior management or owned small businesses.

"If you did a survey of senior management and small business, they would not think they were responsible for nearly one-fifth of drinking driving charges," Wakefield said.

The study paints a portrait of

the average drinking driver as a man (94 per cent), between age 20 and 29 (51 per cent), in a semi-skilled job (26 per cent).

The semi-skilled category includes many driving occupations, such as taxi drivers, bus drivers and truckers.

Most offenders were stopped because their driving was erratic (41 per cent) or they were involved in an accident (18.9 per cent). Spot checks caught 16.8 per cent.

Wakefield said the results will be turned over to the city's committee on community crime, which appointed the drinking-driving task force.

If money becomes available, the committee may conduct a larger study to determine which groups that campaigns against impaired driving should be aimed at and what attitudes need to be changed.

7 décembre 1985, p. A-5

Police eye special patrols to nab drinking drivers

By SUSAN SEMENAK
of The Gazette

SHERBROOKE — Special police patrols to crack down on drunk drivers could be in place on Montreal autoroutes by the end of January.

Sûreté du Québec (SQ) public relations official Const. Ronald Brunet said in an interview yesterday that provincial police in Montreal are "closely studying" a six-week-old project in the Eastern Townships which has slashed the rate of fatal traffic accidents dramatically.

The special patrols are also in place in the Gaspé, Lac St. Jean, Rimouski and on the North Shore.

May follow suit

Brunet said provincial police will decide next month whether to follow suit on expressways in Montreal.

"The results in Sherbrooke are encouraging," he said. "It could be of use here."

Since Oct. 11, when "Operation Impact" began in Sherbrooke, special traffic patrols have made 10,000 spot checks and charged 223 motorists with impaired driving.

Another 6,000 drivers were fined for speeding and other traffic violations.

In July, August and September, 35 people died in traffic accidents in the Eastern Townships. Only 14 have died since the special patrols began.

Drunk drivers were responsible for half the 1,300 deaths in automobile or motorcycle accidents in

Quebec last year, according to the Régie de l'assurance automobile du Québec, the province's automobile insurance board.

A 100-per-cent increase in the number of fatal traffic accidents in the Eastern Townships in the first nine months of this year, compared with the same period last year, led provincial police to join forces with their municipal counterparts in Sherbrooke, Cowansville, Granby and smaller towns, said Commander Michel Lavallée of Sherbrooke provincial police.

Sixty-seven people were killed in 60 accidents on Eastern Townships roads in the first nine months of this year.

During the same period in 1984, 34 motorists died in 39 car crashes.

"People were driving drunk and speeding and everybody felt free to do whatever they wanted on the road," Lavallée said in an interview yesterday.

"We had to do something to increase our visibility and make our presence felt."

A study by the Régie de l'assurance last fall found that police forces in Quebec make fewer drunk-driving arrests than their colleagues elsewhere in Canada.

Under Operation Impact, as many as 10 patrol cars a day are assigned exclusively to patrol highways and back roads — on the lookout for drunk or speeding motorists.

Police vehicles carrying breath analysis equipment set up road blocks at random intersections to

nab drunk drivers.

They also conduct systematic spot checks — especially in areas around hotels and bars on weekends.

And from next Monday until Dec. 23, provincial police in Sherbrooke have teamed up with athletes at the Université de Sherbrooke, offering a transportation service for party-goers who have had too much to drink.

Instead of driving home drunk, a person can call a special number at the police station for a lift.

In Montreal, provincial police public relations official Jacques Leblanc said police have increased surveillance for drunk drivers during their regular patrols.

Do weekend checks

He said unmarked patrol cars already do weekend spot checks along the eight highways the force patrols in the Montreal area — including the Ville Marie and Décarie Expressways, Metropolitan Blvd. and Highway 20.

Under amendments to the federal Criminal Code that came into effect this week, the minimum fine for impaired driving has increased to \$300 from \$50 for a first offence.

A first conviction will also bring an automatic driving-permit suspension of three months; a second conviction carries a suspension of six months.

Quebec's new Liberal government has also pledged to introduce tougher provincial legislation dealing with drunk driving.

14 décembre 1985, p.B-1

By SUSAN SEMENAK
of The Gazette

Cyrille Ferland still swears he can drive a straight line after six quarts of beer or a bottle or two of Beaujolais Nouveau. But he doesn't anymore.

The 44-year-old Montreal North businessman killed a man in a head-on car collision two years ago.

At 11:30 p.m. Jan. 12, 1984, Ferland drove his truck nearly two kilometres southbound in the north-direction lane of Laval Autoroute 19 after dinner and drinks with his girlfriend.

Jacques Morin, a 23-year-old Laval par mechanic, died in hospital three hours after Ferland rammed into his car.

Ferland said in court that the road signs were unclear. But he had failed two breathalyzer tests after the accident, and a judge and jury last spring sent him to prison for three months.

"Nobody ever considered drinking and driving a crime before," he said in an interview this week. "Until now the laws were a farce. I'm no worse than the next guy. I just had the misfortune to hit someone — so they made an example of me."

Canada's new drunk-driving legislation — which came into effect last week — is aimed at keeping drivers like Ferland off the road.

Under the new changes to the federal Criminal Code, the minimum fine for drunk driving increases to \$300 from \$50. The maximum penalty is a \$2,000 fine, six months in jail — or both. A first conviction will also bring an automatic driving suspension of three months.

The new law provides a maximum 14-year prison term and 10-year licence suspension for impaired driving that causes death.

It also gives police the right to ask for blood samples of suspected drunk drivers who are physically or mentally unable to provide a breath sample.

If a suspect is unconscious, police can obtain judicial approval by telephone, under a new system of tele-warrants.

It's not rip-roaring drunks behind the steering wheel who pose the greatest danger, say police and legislators, but tipsy partyers who don't realize how drunk they really are.

"It's the ones who are still walking on two feet and feeling all right who are the biggest threat," said Sgt. Jean-Guy De Repentigny, Montreal Urban Community (MUC) police traffic safety consultant.

"The penalties for impaired driving just haven't been severe enough to make these people understand that what they're doing is no less criminal than waving a loaded pistol at somebody."

According to a recent study by University of Ottawa criminologists, 70 per cent of first-time drunk-driving offenders believed they were not impaired when they got behind the wheel.

"Alcohol distorts judgment — that's the heart of the problem," said Bob Wakefield, chairman of the Ottawa task force that sponsored the study. "Once people have had a few drinks they're in no condition to judge whether they should be driving."

André Viger, a 33-year-old gold-medal wheelchair athlete, wishes there had been tough deterrents that might have prevented the accident that robbed him of the use of his legs.

The Sherbrooke jewelry store owner was injured in 1973 after a Sunday afternoon birthday bash with a bunch of buddies. The car in which he was riding went into a ditch off a back-road near the Sherbrooke suburb of Deauville.

He'd let his friend drive them home, even though the two were swaying and zig-zagging.

Now Viger has joined a cross-country campaign to curb drunk driving.

o o o

The new legislation — tabled by Justice Minister John Crookie a year ago — has finally brought Canada up to world standards in the fight against drunk driving.

Nova Scotia and Ontario have been at the helm of the crusade. Both provinces have introduced laws that go one step further, automatically suspending a driver's licence for one year for a first drunk driving offence and two years for a second.

Quebec's new Liberal government has indicated it will follow suit, toughening its own highway code.

Ontario also banned "happy hours" last year when it prohibited bars from charging different prices at different

(suite) 14 décembre 1985, p. B-1

Tougher laws aimed at keeping killers off the road

times of the day.

It also has periodic spot checks of drivers, such as the current Metro Toronto spot-check blitz which has stopped 50,000 motorists and nabbed 215 drunk drivers since Nov. 29.

Some people say the sanctions are still not harsh enough.

In some states in Australia, according to research compiled for a series of public service advertisements by the Radio Bureau of Canada, in addition to a fine and prison sentence, the drunk driver's name and picture are printed in newspapers under the headline "He's Drunk and In Jail."

• • •

Quebec has the highest highway death rate in Canada.

In the first nine months of this year, 1,026 people died on Quebec highways — a 16 per cent increase over the same period last year.

The Régie de l'assurance automobile — the province's automobile insurance board — reported an 11 per cent increase in deaths and injuries on Quebec highways last year over 1983.

Drunk drivers were responsible for half the 1,200 deaths in automobile accidents last year. Alcohol was a factor in more than half of the MUC's 108 fatal traffic accidents last year.

The carnage on Quebec roads will continue, say observers, until police and the courts bring the law to bear on impaired drivers.

"It's all pointless unless the police are out in the streets enforcing the laws and the judges stop being lenient," said auto-insurance board official Lisa Roy.

A study by the insurance board last

fall attributes Quebec's high traffic-accident rate to lax police ticketing practices.

It found that Quebec police make fewer drunk-driving arrests than their counterparts elsewhere in Canada.

But police say they are hamstrung by the provincial government's refusal to allow them to carry portable breathalyzer testing equipment and by the court's traditional leniency with impaired drivers.

Quebec and British Columbia are the only provinces in which police are still not authorized to carry portable breathalyzer machines in their patrol cars to determine whether to test the driver on a full-size breathalyzer machine.

Instead, Quebec police must waste time taking suspects to police headquarters for the tests.

That's part of the reason MUC police say they don't conduct regular spot-check campaigns except at Christmas, when patrols are intensified in areas around bars on Thursday, Friday and Saturday nights.

"If we're going to crack down, they have to give us the tools," said the MUC's De Repentigny.

He also wants powers similar to those in Ontario's Highway Code, which allow police to issue 12-hour licence suspensions and impound the cars of drivers whose blood alcohol levels are found to be .05 and .08. The 12-hour suspension does not carry a fine or criminal record.

The legal limit is .08, or 80 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood.

In Sherbrooke, where the Sûreté du Québec has dispatched special drunk-driving patrols under the code name Operation Impact, taxi companies are reporting surges in their weekend business.

And a local hotel on the city's main drag has borrowed a breathalyzer machine from the municipal police. The owners of Le Baron Hotel say patrons line up to test their sobriety before the trek home.

Road accidents killed 67 people in the Eastern Townships from January to September this year. The toll in the same period last year was half that.

So provincial police joined forces with their municipal colleagues in Sherbrooke, Cowansville, Granby, Farnham

and smaller towns, conducting organized spot-check campaigns and setting up roadblocks.

Since October, when Operation Impact began, the special patrols have made 12,000 spot checks and charged 230 motorists with impaired driving. Another 6,000 drivers were fined for speeding or seatbelt violations.

"Even if we don't catch them, they know we're out watching," says Sgt. Réjean Boisvert of Montreal, who has worked 20-hour days for the past nine weekends, co-ordinating blitzes and driving the Sûreté van where the breath tests are administered.

In Farnham and Ascot County last Friday, police roadblocks pulled over more than 600 motorists, while *The Gazette* accompanied police during their blitzes between 7 p.m. and 4 a.m.

More than 100 motorists were issued fines for speeding and seatbelt violations. Two were charged with impaired driving, including a nervous 23-year-old from Farnham who was driving his father's Buick from a local bar at 3 a.m.

That, says Boisvert, is a tribute to the operation's success.

"When we started, everybody on the road seemed pickled by 3 o'clock," says Boisvert. "Now taxi drivers keep stopping to thank us for all the extra business."

In July, August and September, 35 people died in traffic accidents in the territory. Only 14 have died since the special patrols began.

• • •

MUC police accident investigators Const. Denis Beauchamp and Sgt. Rock Gosselin often wonder why their enthusiasm to nab drunk drivers still hasn't waned.

Beauchamp has seen hundreds of bloodied bodies mangled in car crashes in his 10 years as an investigator of major traffic accidents.

But the penalties levied against drunk drivers, even repeat offenders, are rarely more than \$200. Municipal court judges in suburbs such as St. Laurent, Verdun or St. Léonard dole out \$50 fines, Gosselin said.

"Drunk drivers have been allowed to buy their way out," he said. "Let's see now, with the new laws, whether those judges will have the backbone to toughen up."

24 décembre 1985, p. A-5

Students comb streets to get drunk drivers home safely

QUEBEC (CP) — About 500 university students have been combing Quebec City streets until early in the morning during the chilly holiday season to offer free rides home to revellers too drunk to drive.

"We come home at five o'clock in the morning, completely exhausted, but very happy with what we've done," said volunteer Nathalie Deschamps. "Maybe we contributed to saving lives."

Deschamps is part of Operation Red Nose, a two-year-old campaign in which volunteers offer free rides home if it seems the holiday spirit might impair the ability of people to drive.

Volunteers work in teams of three. One person drives the "client's" car home while the other two act as escorts.

The project, launched in 1984 by Laval University swimming instructor Jean-Marie de Koninck, was set up to cut down on accidents caused by drunk driving — and to collect donations for athletics.

Deschamps said it is made clear that drunk drivers are not required to pay the students a fee, but about 95 per cent of them donate an average of about \$10 to the university's athletics department.

The success of the project was immediate.

In the first 11 days during the first year, about 200 volunteers drove 462 tipsy holiday celebrants home. The students collected about \$25,000 from impressed motorists and corporate sponsors who wanted to support the project.

The funds are given out in the form of grants to athletes.

The Quebec towns of Hull, Sherbrooke, Rimouski, Ste. Marie de Beauce, Jonquière and La Malbaie have since launched their own programs under guidelines set by Koninck to ensure they are not running a profit-making taxi service.

The program runs from Dec. 12 to Jan. 1 but organizers are considering extending the dates of operation.

The organizers say that free advertising on a Quebec City radio station and new, tougher federal drunk driving laws have contributed to making the public aware that people are dangerous if they get behind the wheel after drinking too much.

Car leasing firms, driving schools and the local automobile club contribute to the program by lending cars to students to drive people home.

31 décembre 1985, p. B-1

Drunk-driving victim's pain goes on Months later, he relives crash that killed 3 teen

By BRUCE WARD
Southam News

GANANOQUE, Ont. — In dreams, Theo Denis sees the underside of the crazy airborne car as it sails towards him, a metal monster determined to snuff out his life.

The nightmare hits again and again, bubbling up through his subconscious until he awakes soaked in sweat, his heart pounding.

"The worst of it is, I can see pieces falling off the car, pieces my mind tells me are parts of the boys," he says.

The boys were 18-year-old Thomas Geiling, whose blood contained more than twice Ontario's legal blood-alcohol limit of .08 per cent, and two buddies, Ronnie Smith, 17, and Brian O'Grady, 18.

All three died instantly in the crash on Highway 2, about 150 kilometres south of Ottawa. Denis was driving his Buick. The boys were driving a Toyota Tercel.

Denis saw the car coming at him before it smashed into his Buick and sailed over the roof. The Toyota was torn in half.

William Robinson, an analyst at the Centre for Forensic Science in Toronto, told an inquest Geiling's blood-alcohol reading of .183 per cent showed he had consumed 11 to 12 bottles of beer in the four hours before the crash.

Feelings of guilt

Ronnie, Brian and Tom, by all accounts, were the sort of boys whose parents are happy to see collect their daughters for the high-school dance. All dead.

And Denis can't get his mind around that stark fact.

He feels a bizarre sense of guilt, as if in some way he bears responsibility for their deaths.

Doctors have explained that this sense of guilt feelings is common among victims of drunk drivers, but that doesn't make it easier to live with night after night.



Theo Denis shows abdominal scar left when car driven by teenage drinker hit.

Without a tranquilizer at bedtime, Denis often is unable to sleep. His right knee, smashed in the crash, aches constantly.

But the deepest pain is in his heart.

o o o

The nightmare begins on Oct. 18, a drizzly autumn afternoon. At about a quarter past three, Denis climbs into his car, a big Buick he babies with constant attention and loving maintenance.

For the past hour or so, he has been chatting with friends after a lunch of sandwiches and tea.

Now he is heading back to the town to pick up a part he needs to repair his friend's car.

Fighting for life

"A rear-end job," recalls Denis, a mechanic. "I remember telling him, 'You should have your wheels back by 8 p.m.'"

But by 8 p.m., Denis, 52, is in surgery at the town's hospital, fighting for his life — and three teenage boys are lying dead in the hospital's morgue.

Had the ambulance arrived at the scene minutes later, there would have been four corpses to retrieve.

"The cavity here," Denis says, pointing to his stomach, "it was filling with my life's blood.

"The doctors told me there was a couple of litres of blood there; I was bleeding to death inside."

The carnage at the crash site was astounding.

Sgt. Jack Hatch of the Ontario Provincial Police in Gananoque describes it as the worst wreck he has seen in 30 years of police work.

"The Toyota Tercel was broken in half," he says. "There were beer cans that had shattered like shrapnel, torn in pieces with the tops still intact.

"The impact was so great that everything in the car was de-

The front of the Buick was smashed. Had Denis been driving a smaller car, Hatch says, chances are he too would have been killed.

The accident occurred along a long gentle bend in the road.

"It all happened so fast," Denis says. "Yet it was as if I watched it in slow motion."

When the car was still several hundred metres away, Denis's expert eye told him something was horribly amiss.

"The way it was bouncing, I thought first the shocks were gone," he says. "Then I realized it was coming at me at a terrific rate of speed, something like 85 miles per hour.

"Next, the front end seemed to collapse, like that," he says, smacking his palm on a coffee table.

"Then I saw the underside of the car coming toward me."

Denis managed to pull his car to the side of the road. It was stopped when the Toyota hit.

From the police photos, it appears the Toyota struck the left front side of Denis's car before careering over the top of the Buick, leaving a dent in its roof.

A scar, as wide as a thumb, snakes across Denis's stomach up to his rib cage. There are other scars marking his still-swollen knee.

Emotional pain worst

Surgeons removed a length of his small intestine and mended as best they could his smashed kneecap. After 12 days in hospital, Denis returned to his cozy home, wife and family. He is recovering well from his physical wounds.

But the ache in his heart is not subsiding in the slightest.

"That's the hell," he says softly.

"I had a heart attack a year ago and I couldn't accept it. I was strong, I was working, it just struck me down. That was tough to

Denis has no rancor, no resentment about the accident. "I have no anger, no hate for those kids."

He went to see their parents, to try to ease their suffering.

He has letters from the grandparents of two of the boys. "They wanted to apologize to me," he says. "To tell me that they were sorry for what had happened to me."

What gnaws at Denis is the way his mind switches the identity of one of the victims.

"I think of this happening to my son Brian," he says. "That's what gets me the most."

Son just 18

Brian is 18, the same age as Tom Geiling and Brian O'Grady. A big chunky kid, Brian has an easy smile you can trace to his mother, Solange. It's obvious Denis has a fierce love for his son.

"I don't know how I would handle the pain of losing my son. If I lost my boy, I think I would go nuts," he says.

"Now, I'm tough on Brian. If he needs a backhander, he gets it. That's the way I was brought up."

Denis taught his son that driving the car was a privilege. "If I caught him just once with beer on his breath, that's it. No more car.

"And if he thinks he's man enough to do what he wants, then he can get the hell out."

Occasionally, Denis and his wife Solange drop by a local club for a few drinks with friends. He favors a shandy — beer cut with ginger ale to reduce its potency.

"I never drink more than three and I always then hand the keys to Solange. She never drinks at all. How can boys drink 10 or 11 beers and nobody notice it?"

Denis was shocked at the apparent ease with which the minors — all under the legal drinking age of 19 — purchased beer.

After picking up a case of 24

along Highway 401, sipping at the cans until the case was empty.

Geiling bought another 24 beers for the return trip. Back in Gananoque, Douglas Roantree, a Grade 12 student, left the car to go to work. Geiling drove back to the high school and picked up Ronnie Nash, 17.

The night before, Nash had cleaned up the family car in anticipation of a Friday date. As his mother, Christine, recently told a silent high-school assembly in Kingston, "The awful thing is he cleaned the car for his own funeral."

Sponsored by Students Against Driving Drunk, Nash and her husband, Christopher, have visited a number of area high schools to talk about their son's death.

Her speech is heart-wrenching. "I'm going to introduce Ronnie to you, because he is you," she says. "You say, 'That won't happen to me.' Ronnie said the same thing."

What about the laws, Denis wonders. "There are laws that say you can't even try to buy booze unless you are 19. There are laws that say it's illegal to sell beer to anyone under 19. Why are all the laws ignored?"

Require ID

At the inquest, the jury recommended that beer-outlet employees challenge every customer who appears to be under 19 to produce proper identification.

Sgt. Hatch thinks the boys' deaths shocked the town so much they will have a positive impact.

"It hit the kids hard," he says. "It hit everybody hard. And the talks given by Ronnie's parents help too."

Denis nods his head in agreement, then voices a reservation.

"I can't help thinking that 70 or 80 per cent will have learned from all this," he says. "I worry about the rest, the ones who won't pay attention.

TABLE DES MATIÈRES

1984

Phil Edmonston - n'a rien perdu de son enthousiasme	1
Des centaines de vie auraient été épargnées si la ceinture de sécurité avait été obligatoire	2
Les fraudes et les accidents de la route ont augmenté	3
CAA Québec entend se faire la voix d'un million d'automobilistes.	4
La carambolage de Ste-Madeleine; le brouillard responsable . . .	5
1,182 morts sur les routes	6
Un accident sur trois a fait des morts et des blessés	7
Négligence au volant: 480 000,00\$	8
Les motos et les vélos ont fait 206 victimes au Québec	9
Le coût des assurances a chuté de 18% en 1983	10
Assurance-auto: les assurés ont payé moins cher en 1983	11
Pour une meilleure conduite	12
Les cours de conduite automobile dans les écoles	13
L'usage de la route	14
Des règles plus sévères pour obtenir un permis de conducteur de moto	15
Pas d'enquête sur les accidents dans les entrées d'autoroutes . .	16
La SAAQ vend et la RAAQ paie	17
Une fin de semaine meurtrière: 20 morts	18
Avoir 16 ans et mourir au volant	19
Le freinage "anti-bloc" préviendra quantité d'accidents	20
Les primes d'assurance auto vont augmenter	21

Les victimes de l'assurance-auto	22
On ne légifère pas la bonne conduite	23
Les accidents chez les jeunes	24
Chez Mercedes, on sait s'amuser même s'il est question de sécurité	25
On parle de plus en plus du "Air Bag"	26
La boisson au volant	27
L'environnement l'a échappé belle 3 fois	28
Les primes d'assurance-auto grimperont partout sauf au Québec . .	29
Des accidents qui n'en sont plus	30
Pour une guerre aux chauffards	31
L'assurance auto haussée l'an prochain	32
Les pneus jumeaux JJD apportent une solution à bien des problèmes	33
Six personnes tuées de façon accidentelle	34
Deux poids, deux mesures?	35
Devant des événements tragiques	36
Question de survie: bien voir et bien se faire voir	37
Ontario: Film pour lutter contre l'alcool au volant	38
Les cyclistes en danger!	39
Comment punir un chauffeur ivre	40
Nez-Rouge: le pari de l'éducation	41
La SQ oblige Longueuil à remplacer les brigadiers scolaires par des policiers	42
Assurance-auto: la loi sera amendée	43
Il faut payer le nettoyage	44

Le Québec doit se doter d'une médecine d'urgence sur les routes . . .	45
Pour mieux faire face aux urgences routières.	46
Des peines plus sévères pour l'ivresse au volant	47
Les étapes de l'ivresse	48
Trois journalistes testent les effets de l'alcooltest	49
D'autres morts attribuées aux transmissions Ford	50
La Ceinture : bouclez-la	51
Air Bags are a proven "Vaccine"	52
Auto accidents the leading cause of death in young children	53
Spot-checks for drunk drivers welcomed year round	55
Public indifference helps hit-and-run killers stay free	56
2 in 3 would require physicals for drivers.	59
Drunk drivers face stiff fines loss of licence if convicted	60
Speed limits ignored - so city will raise some	61
City council approves increasing speed limits	61
How children at the wheel kill and injure thousands	62
Insurance hike looms for drivers.	66
Raise drinking age to 21 : Insurance group	67
Some accident victims die needlessly : doctor	68
Motorist face big insurance increase	68
Car insurance fees frozen for a year	69
Drunken drivers face crackdown - Crosbie	69

Car victim's new disability claims may cost Quebec board 75\$ million	70
Drunk-driving law will pass in early '85 : PCs	70
Stevie Wonder song helps battle drunk driving this holiday season .	71
I played drunk - and idiots kept giving me my car keys	72
Edmonston sticks up for ear owners	73
We're Canada's worst drivers, and here's why	74

Le Printemps 4 Janvier 1994

Après 15 ans de lutte... Phil Edmonston n'a rien perdu de son enthousiasme

MONTREAL (PC) — Quinze années de durs combats livrés aux fabricants d'automobiles n'ont diminué en rien l'ardeur et l'enthousiasme de Phil Edmonston qui est toujours convaincu que ces derniers ne cherchent qu'à exploiter les consommateurs.

"Nous croyons que l'industrie de l'automobile a adopté, à la base, des pratiques frauduleuses qui se traduisent essentiellement par une politique de marketing visant à induire le client en erreur, déclare le consommateur militant dont les critiques lui ont valu la réputation de fauteur de troubles auprès des fabricants d'autos et l'appui de nombreux partisans, à l'échelle nationale, parmi les acheteurs.

Edmonston, dont l'Association pour la protection des automobilistes (APA) a déjà pris la défense de milliers de propriétaires de voitures mécontentes, n'aime même pas les automobiles. Il conduit, par pure nécessité, une voiture d'occasion Ford Maverick de 1974.

Une auto est souvent un lourd fardeau, dit-il. Vous dépensez beaucoup de temps à prendre soin d'un tel monstre et à le nourrir. Une

voiture est, de loin, beaucoup plus un esclavage qu'une forme de libération."

Considéré autrefois comme un Don Quichotte moderne partant en guerre contre des fabricants d'autos intouchables, Edmonston est appuyé largement aujourd'hui par l'APA et ses 15.000 membres, ainsi que par des milliers de consommateurs qui sollicitent ses conseils chaque année.

Très actif

Il n'a rien perdu de son enthousiasme dans ses croisades en vue d'assurer aux consommateurs une transaction honnête lorsqu'ils s'achètent une voiture. Malgré de sérieux troubles thyroïdiens qui l'ont affecté et qui ont été traités avec succès, il n'en demeure pas moins tout aussi actif.

En effet, Edmonston passe le plus clair de son temps au bureau juste en dessous de sa chambre à coucher situés au deuxième étage. "Lorsque j'ai essayé de ralentir mes activités sur les conseils de mon médecin, j'ai cru devenir fou. Il, cela m'a été impossible."

Quatre fois par année, il voyage à travers le Canada distribuant ses messages sur les voitures neuves et d'occasion. Originaire de Washington, D.C. ce grand bonhomme couronné de 39 ans a déjà une vie fort bien remplie. Ayant quitté l'école en 16 ans, Edmonston a poursuivi son éducation secondaire dans l'armée américaine. Parachutiste à Panama, il travailla parmi les Noirs dans le sud des Etats-Unis pour ensuite participer à la campagne électorale de Robert Kennedy en 1968.

Des victoires

Durant ses années de collège à Washington, il s'initia à la défense du consommateur auprès de Ralph Nader. Veçu à Montréal pour étudier le droit, il se retrouva en train de fonder un mouvement visant à la défense des droits des automobilistes.

C'est dans le sous-sol d'une maison délabrée du centre-ville de Montréal que l'APA prit naissance. L'association poursuit toujours ses activités au même endroit avec la seule différence qu'elle est main-

tenant propriétaire de la pièce de trois étages.

L'APA, qui a un nouveau bureau à Toronto fonctionnant à l'abri d'un budget annuel de \$250.000, fonde de bénéfices et d'un personnel très restreint.

"Les premières années furent très difficiles, fait remarquer Edmonston mais nous avons remporté des victoires importantes, notamment lorsque les fabricants de voitures importées ont dû cesser de vendre leurs autos de l'année précédente comme étant des modèles de l'année en cours." Des poursuites contre Volkswagen pour des moteurs défectueux de la Rabbit élèvent que la fermeture d'un certain nombre de cliniques d'inspection de Imperial Oil, après avoir été prises en défaut pour avoir posé des diagnostics erronés, constituent d'autres victoires.

Toutefois, la plus grande victoire de l'APA fut, sans contredit, l'indemnité rétroactive de \$2,5 millions versée par Ford Motor Co. aux propriétaires de voitures qui avaient souffert prématurément.

Au Nouveau-Brunswick

Des centaines de vies auraient été épargnées si la ceinture de sécurité avait été obligatoire

FREDERICTON (P) - Frank Wilson a été au travail pendant six mois lors que les tragédies auxquelles il a assisté l'ont convaincu de ne plus jamais voyager en voiture sans bouclier de sécurité.

Wilson, doyen de la faculté d'ingénierie de l'université du Nouveau Brunswick, dirige une équipe de chercheurs chargée depuis 11 ans de conseiller les fabricants d'autos, de camions et de touremoties.

Cette équipe, sous contrat avec Transports Canada, est une des dix chargées d'une telle mission au pays. Elles préviennent les statistiques d'accidents et constituent un fichier central qui est mis à la disposition des ministères et agences gouvernementaux, des universités et des manufacturiers de véhicules.

M. Wilson appartient à l'équipe du Nouveau Brunswick depuis 1979. Au cours de dix années passées, ses chercheurs n'ont pas eu à se rendre sur les lieux des accidents, grâce à la collaboration des services de police et des dossiers médicaux. Ils n'ont tout au plus qu'à étudier les débris des véhicules impliqués dans certains accidents. Au cours de dix années, toute fois, ces chercheurs devaient se fier sur les lieux d'accidents afin de constater l'étendue des dommages, la nature des blessures aux occupants, etc.

Or, le Nouveau Brunswick a imposé le port de la ceinture de sécurité le 1er novembre dernier. Selon M. Wilson, des centaines de vies auraient possiblement été épargnées si la loi avait été appliquée plus tôt.

« En 1976, je ne bouclais pas ma ceinture, dit-il. Mieux de six mois après avoir entrepris ces enquêtes, moi-même et tous les membres de ma famille la portons en tout temps.



L'équipe de chercheurs de Fredericton est l'une des dix dans le pays chargées de conseiller les fabricants d'autos afin de les rendre plus sécuritaires. Ce sont elles qui ont recommandé les rampes renforcées sur les côtés des voitures (A) ainsi que les rétroviseurs qui se décollent au moindre coup (B). (Photolaser CP)

« Nous avons été témoins de tant de décès qui n'auraient jamais dû se produire. Combien de fois avons-nous vu des personnes éjectées mortellement de la voiture dont l'intérieur était par ailleurs intact après l'impact. Malgré tout, le gouvernement a mis 14 ans avant de légiférer sur la ceinture. Combien de vies ont été perdues sans raison durant cette période de temps? L'état présent de 50 à 60 par année, au Nouveau Brunswick seulement ».

Grâce en partie au travail de telles équipes de recherche au Canada et aux USA, dit-il, M. Wilson, les voitures d'aujourd'hui sont beaucoup plus sécuritaires.

absorbent une grande partie du choc lorsqu'une auto en frappe une autre sur le côté, protégeant partiellement ses occupants.

« Au niveau sécurité, la voiture d'aujourd'hui est beaucoup plus sécuritaire que celles qui roulaient sur nos routes il y a 20 ans », dit-il M. Wilson.

Les autobus ont également bénéficié de multiples innovations. Selon M. Wilson, ces derniers véhicules sont si sécuritaires, aujourd'hui, qu'il est préférable de ne pas passer de ceintures de sécurité dans leur intérieur. Selon lui, un étudiant qui ne porterait pas la ceinture, lors d'une collision, pourrait se transformer en projectile humain et blesser très gravement un autre enfant qui, lui, aurait bouclé sa ceinture.

« Si des ceintures étaient installées dans les autobus scolaires, il faudrait que le chauffeur s'assure que tous les passagers sont attachés, ce qui est impossible. Il est préférable de construire des châssis d'autobus assez rigides pour résister à la majorité des chocs ».

Il estime toutefois que le débat, à ce sujet, est loin d'être terminé, surtout que dans la majorité des associations de parents, ces derniers refusent toujours d'aborder la question de façon rationnelle.

recommandé la mise au point de tableaux de bord renforcés, de pare-chocs amortissant les heurts, de guidons de direction qui cèdent sous le poids du conducteur lors d'une collision, de rétroviseurs qui se décollent

au moindre coup violent plutôt que de se fracasser en multiples dagues meurtrières.

« Une autre amélioration importante fut l'installation de rampes renforcées sur les côtés des voitures. Ces rails

Est du Québec

Les fraudes et accidents de la route ont augmenté

par J.-Claude PAQUET

du bureau du Soleil

RIMOUSKI — Si l'on observe dans l'Est du Québec une diminution des vols par effraction et des accidents mortels sur les routes, il y a par contre une augmentation des fraudes et des crimes économiques ainsi que du nombre des accidents de la route.

C'est ce que faisait ressortir, hier matin, à l'occasion d'une conférence de presse tenue à Rimouski, le commandant du district du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie de la Sûreté du Québec, l'inspecteur Roger Lèvesque, alors qu'il livrait à la presse régionale une brochette de statistiques compilées par la Sûreté du Québec.

Ainsi, a-t-il précisé, les crimes économiques, comme les faux chèques, l'utilisation frauduleuse de cartes de crédit, ont connu une augmentation de l'ordre de 112 pour 100, le nombre d'infractions ayant passé de 300 en 1982 à 638 au cours de 1983. Les statistiques de la Sûreté indiquent que le taux de solution de ces crimes est de 74.1 pour 100.

Pendant que la criminalité prise globalement affiche une augmentation de l'ordre de 7 pour 100, il y a eu malgré tout une baisse de 12,7 pour 100 des vols par effraction, alors que le poste de Rimouski à lui seul enregistrait une diminution de 108 vols par effraction, soit une baisse de 28.2 pour 100 par rapport à 1982.

Dans le domaine des moeurs, les équipes régionales de la Sûreté

ont quadruplé leurs interventions à l'endroit des stupéfiants, dit M. Lèvesque, et les valeurs saisies se chiffrent à des centaines de milliers de dollars dans la seule région immédiate de Rimouski. Le nombre d'accusations portées dans le secteur de la moralité a connu pour sa part une augmentation de 148 pour 100.

Le nombre de suicides dans l'Est du Québec est également à la hausse, ayant passé entre 1981 et 1983 de 16, à 28 et à 37.

En ce qui concerne les accidents de la route, il a connu une légère augmentation, passant de 3,614 en 1982 à 3,818 en 1983, mais on observe par contre depuis 1979, une diminution constante d'accidents mortels, ceux-ci ayant passé graduellement de 95 à 88, à 85, à 67 et à 54, de 1979 à 1983.

L'inspecteur Lèvesque attribue en partie cette situation à une surveillance accrue à l'égard des personnes conduisant avec des facultés affaiblies, les accusations à ce titre ayant augmenté de 22,2 pour 100 par rapport à 1982.

Parlant des orientations de 1984, le commandant Lèvesque a dit que la Sûreté allait poursuivre son programme de prévention en milieu scolaire, intensifier ses efforts pour prévenir et détecter la violence exercée à l'égard des femmes et des enfants et maintenir la fréquence de ses interventions dans le domaine de la moralité, en plus d'augmenter les interventions routières.

LA PRESSE, MONTRÉAL, MERCREDI 1er FÉVRIER 1984

CAA Québec entend se faire la voix d'un million d'automobilistes

Le Club automobile CAA se propose d'accentuer ses pressions sur les divers paliers de gouvernement, souvent insensibles à l'opinion publique, pour devenir une sorte de lobby et débattre des sujets brûlants comme la taxe ascenseur québécoise sur l'essence, l'unilinguisme de la signalisation routière, l'état du réseau routier, l'alcool et la conduite et autres points chauds...

JEAN POULAIN

Avec une telle force humaine mobilisée (205 000 membres), les gouvernements nous écouteront davantage», a déclaré hier au cours d'une conférence de presse M. Jean-Claude Dufresne, vice-président exécutif du nouvel organisme né de la fusion récente du Club automobile du Québec et l'Automobile et touring club de Montréal.

Non seulement le nouveau club a renforcé sa base, mais c'est l'intention de ses dirigeants d'atteindre une pénétration du marché de 33 p. cent, soit environ un million de conducteurs, objectif qu'il veut atteindre d'ici à la fin du siècle.

Cette proportion d'un sur trois

est déjà un fait accompli dans les provinces de l'Ouest.

Sous son nom officiel de l'Automobile et touring Club du Québec. La nouvelle entité compte maintenant huit bureaux au Québec et un personnel combiné de 400 employés.

Son conseil d'administration est constitué de 20 personnalités québécoises chargées de veiller à la bonne marche de l'organisation, et ce, à titre purement bénévole.

Parmi ces administrateurs, le président est Me Jean Allaire, directeur du contentieux à Laval, et Me Michael Hickson, vice-président, de l'étude Rivard, Hickson, de Québec.

L'une des premières préoccupations des clubs automobiles est la sécurité routière, puisqu'elle affecte les usagers de la route, y compris les piétons.

Le Club CAA du Québec est largement impliqué puisqu'il fut l'instigateur de l'enseignement de la conduite automobile dans la province dès avril 1948.

C'est aussi lui qui a mis sur pied les brigades scolaires de sécurité pour les jeunes écoliers.

Tout récemment le Club automobile est devenu le mandataire

de la Régie de l'assurance-automobile du Québec pour l'organisation de brigades scolaires et de rallyes-sécurité à la dimension du Québec.

Si l'on se fie à l'expérience passée des deux clubs qui viennent de fusionner, le nouveau CAA Québec devrait dépasser 200 000 conducteurs en 1984.

Les cinq principaux facteurs de panne, selon Jean-Claude Dufresne, sont une batterie déchargée, un manque d'essence, les clés oubliées dans la voiture, une crevalson ou un enlèvement.

L'organisme est fier de souligner que ce service est disponible dans la plupart des grands centres partout en Amérique du Nord, et ce, 24 heures sur 24 et 365 jours par année.

À titre de membre, l'automobiliste a droit automatiquement aux services suivants :

- service routier d'urgence, qui comprend un appoint de batterie pour démarrer (« boosting »), livraison d'une quantité d'essence, déverrouillage de porte, changement de roue, remorquage, dépannage ;

- service de protection du consommateur : réseau d'ateliers de réparation automobile recom-

mandés, vérification technique de véhicules à l'aide de l'outillage qu'il possède, auto-touring (itinéraires personnalisés en Amérique du Nord), cartes routières, guides de camping, réservations de chambres, émission de permis internationaux, formulaires pour passeports et photos prises sur place ;

- agence de voyages internationale ;

- émission de chèques de voyage sans frais d'acquisition et encaissement de chèques personnels à l'étranger (maximum \$50) ;

- auto-école ;
- service d'assurance-automobile et accident personnel ;

- de nombreux services d'assistance juridique et financière.

À ce sujet, le membre du club peut obtenir, par l'entremise de la Banque d'épargne, un prêt pour l'achat d'un véhicule de loisir à un taux d'un point de pourcentage en-dessous du taux ordinaire.

Lors de la conférence de presse, le président Jean Allaire a rendu hommage à M. Marc Turcotte, qui a agi comme vice-président exécutif et directeur général du club de Montréal depuis 1970 et qui prend sa retraite.

LE DEVOIR, 17 février 1984

Le carambolage de Sainte-Madeleine Le brouillard responsable

SAINT-HYACINTHE (PC) — Le coroner Denis Boudrias ne retiendra aucune responsabilité criminelle au terme de son enquête sur le carambolage spectaculaire survenu sur la Transcanadienne, à la hauteur de Sainte-Madeleine, le 29 septembre dernier, au cours duquel cinq personnes ont perdu la vie.

Après avoir entendu une trentaine de témoins pendant deux jours, au Palais de Justice de Saint-Hyacinthe, Me Boudrias a annoncé qu'il allait rendre publiques dans quelques semaines ses recommandations pour tâcher d'éviter que des accidents aussi tragiques se répètent.

Ses recommandations seront plutôt générales, a-t-il cependant précisé.

« Ce n'est pas du pouvoir du coroner d'empêcher que des nappes de brouillard couvrent des tronçons d'autoroute », a-t-il lancé, ajoutant qu'il était toutefois dans son pouvoir de faire des recommandations pertinentes pour assurer la sécurité de la population.

La seconde et dernière journée d'enquête sur le carambolage a presque exclusivement porté sur les causes de brouillard, les moyens qui peu-

vent être envisagés pour le combattre lorsque la brume revient de façon régulière au même endroit, et enfin sur les mesures de sécurité routière quand la visibilité est réduite.

Tout porte à croire, en effet, que le carambolage a été provoqué par une nappe de brume très dense. Treize véhicules se sont emboutis.

Cette nappe de brouillard a pu être épaissie par la présence de fumées, a expliqué un météorologue. La veille, divers témoignages avaient permis d'apprendre qu'un feu de souches couvrait à quelques centaines de mètres du lieu de l'accident.

Il n'est pas exclu que le coroner Boudrias suggère d'interdire de tels feux en bordure des autoroutes, ou du moins de prendre des moyens pour empêcher que la fumée n'enveloppe la chaussée. Mais il n'a pas été établi sans l'ombre d'un doute qu'une telle fumée ait pu aggraver la manque de visibilité, à l'aube du 29 septembre.

Un ingénieur de l'École polytechnique a indiqué que diverses mesures pouvaient être envisagées pour combattre la brume et réduire les risques d'accident.

Augmentation de 9 %^{LE DEVOIR} 24/03/84, p.3 1,182 morts sur les routes

MONTREAL (PC) — Le Québec a connu une hausse de neuf pour cent du nombre de victimes tuées dans des accidents de la route et de plus de 16 % de blessés graves au cours de l'année 1983.

Ces statistiques ont été dévoilées hier par la Régie de l'assurance-automobile du Québec.

En 1983, 1,182 personnes sont décédées des suites d'un accident de la route au Québec, 6,307 autres ont subi des blessures graves.

Les chiffres révèlent aussi que le nombre d'accidents mortels a augmenté de sept pour cent au Québec. Le nombre d'accidents ayant provoqué des blessures

graves a augmenté de son côté de 18 % par rapport à 1982.

Le nombre d'accidents n'ayant causé que des dommages matériels est resté sensiblement le même qu'en 1982, soit une hausse inférieure à un pour cent.

Selon la Régie de l'assurance-automobile, une telle hausse du nombre d'accidents entraînera une augmentation des coûts d'indemnisation de l'ordre de \$30 millions. Les coûts totaux d'indemnisation atteindront donc \$466.5 millions.

Une telle croissance des coûts justifie, selon la Régie, l'augmentation de 10 % des primes d'assurance-automobile, telle que décrétée récemment par le gouvernement.

SUR LES ROUTES DU QUÉBEC EN 1983

Un accident sur trois a fait des morts et des blessés

■ Près de 1 200 personnes ont perdu la vie sur les routes du Québec, en 1983, et plus de

FRANÇOIS BEROER

6 000 autres ont subi des blessures graves dans des accidents de la circulation, selon les chiffres de l'assurance-automobile du Québec, qui a publié hier ses données préliminaires du « Bilan routier » pour l'année dernière. Le document statistique fait état d'une recrudescence des accidents de motocyclettes.

Le nombre de décès (1 182) sur les routes a augmenté de 9,2 p. cent en 1983, et le nombre de blessés graves (6 307) a progres-

sé de 16,6 p. cent. L'année précédente, le nombre de morts sur les routes avait baissé de 28 p. cent et le nombre de blessés graves de 23 p. cent. Les victimes de blessures légères ont augmenté de 7,1 p. cent, en 1983, pour se chiffrer à 42 849.

Près d'un accident de la route sur trois a abouti à des décès ou

à des blessures, l'année dernière. Le nombre d'accidents n'ayant fait aucun blessé a progressé de 0,6 p. cent seulement, dépassant 125 000.

Ce sont les accidents de motocyclettes, avec morts et blessés, qui enregistrent la plus forte progression. Dans l'ensemble du Québec, les victimes de la moto

(163 morts, 1 238 blessés graves et 6 434 blessés légers) ont augmenté de 27,2 p. cent, l'an dernier, avec la plus forte hausse sur la Côte-Nord et au Nouveau-Québec (46,2 p. cent) et la plus faible hausse dans la région de Montréal, qui a toutefois enregistré une augmentation appré-

voir ACCIDENT en A 2

ACCIDENT

SUITE DE LA PAGE 1

riable de 18,3 p. cent. Dans sept des onze régions administratives du Québec, les victimes de la motocyclette ont augmenté de plus de 33 p. cent.

Les agriculteurs de moitié et ceux impliquant des cyclistes prennent de plus en plus de place dans l'hécatombe de la route. Les motocyclettes étaient impliquées dans 13 p. cent des accidents avec morts ou blessés, en 1983, comparativement à 11 p. cent en 1982 et à 9 p. cent en 1981. Chez les cyclistes, leur part dans le bilan a été de 6,7 p. cent des accidents, l'an dernier, par rapport à 4,9 p. cent en 1981.

Parmi les morts de la route, 762 (pres des deux tiers) voyageaient à bord d'une voiture (la moitié en tant que conducteurs), 163 (ou 14 p. cent des morts) sur une moto, 43 sur une bicyclette ou un cyclomoteur, 12 sur des motoneiges et 137 étaient des piétons.

Selon le dernier rapport statistique complet sur les accidents routiers au Québec, portant sur l'année 1982, près de la moitié des victimes de la route sont âgées entre 15 et 34 ans.

Selon la Régie de l'assurance-automobile, c'est le beau temps qui a régné sur le Québec pendant la première partie de l'année et pendant tout l'été qui est le grand responsable de l'augmentation des accidents avec morts ou blessés. Pendant les trois mois de l'été dernier, par exemple, 117 motards ont perdu la vie.

Quand le temps est mauvais, le nombre d'accidents graves a tendance à diminuer, note la Régie. Ainsi, en janvier dernier, quand l'hiver s'est montré particulièrement dur, le nombre de morts sur les routes a diminué de 22 p. cent par rapport à janvier 1983 (52 décès en janvier 1984 contre 67 l'année précédente), tandis que le nombre de

petits accrochages a progressé de 32,4 p. cent.

La réduction ou du moins la stabilisation des prix de l'essence constitue un autre facteur qui a fait augmenter la circulation sur les routes et, par voie de conséquence, le nombre d'accidents, l'année dernière, a indiqué à LA PRESSE le président de la Régie, M. Jean Vézlina.

La hausse du nombre de victimes de la route, en 1983, entraînera une augmentation de \$30 millions des coûts d'indemnisation payés par la Régie. Cette dernière prévoit que les coûts totaux d'indemnisation des victimes de 1983 s'élèveront à \$466,5 millions. La Régie a déjà annoncé, en décembre dernier, que les primes d'assurance liées à l'immatriculation des automobiles augmentent de 10 p. cent, à compter du 1er avril, et que les primes des motocyclistes seront majorées de 50 à 60 p. cent.

Chez les assureurs du secteur privé, qui s'occupent des dommages matériels, on a déjà pré-

dit une augmentation des primes de 5 à 10 p. cent vers la fin de 1984.

La hausse sensible des accidents impliquant des motocyclettes a amené Québec à mettre de l'avant un projet de cours obligatoire pour les futurs motocyclistes. Un permis spécial, valable pour les motos seulement, sera émis.

D'autre part, la Régie de l'assurance-automobile envisage de vérifier les aptitudes à piloter une moto des deux millions de détenteurs de permis de conduire qui possèdent la classe no 54. Cette classe permet la conduite d'une moto et est accordée sans examen depuis des années. « Nous allons rappeler les détenteurs de permis qui possèdent cette classe afin de vérifier leur capacité de conduire une moto », a dit M. Vézlina. « S'ils veulent conserver ce privilège, ils devront démontrer leur aptitude à piloter un tel véhicule », a ajouté le président de la Régie.

Négligence au volant: \$480,000

" LE DEVOIR ", 11 avril 1984

par Rodolphe Morissette

La négligence au volant d'un automobiliste de Chertsey lui coûtera \$480,000, comme on a décidé, hier, le juge Maurice Archambault, de la Cour supérieure.

Le conducteur de l'automobile, M. Jean Pierre Harvey, a heurté un motocycliste, M. Roma Thifault, sur le chemin du lac Paré, à Chertsey. C'était en août 1977. En plus de fractures variées aux jambes et à l'avant bras, une fracture à la colonne vertébrale a laissé la victime paralysée depuis l'accident.

Les derniers rapports médicaux, qui datent de janvier dernier, attestent une incapacité permanente à 100 %. M. Thifault est aujourd'hui âgé de 32 ans. Au moment de l'accident il était le directeur d'une succursale de la Banque d'épargne, rue Fleury, à Montréal.

Au sujet de l'accident, le juge n'a pas retenu le témoignage de M. Harvey: les explications de ce dernier n'étaient pas raisonnables et dignes de foi; elles accusaient également les contradictions entre elles, ajoute-t-il.

La victime souffre d'amnésie complète depuis l'incident: M. Thifault n'a donc pu témoigner. En revanche, l'accident a été vu par deux témoins, M. et Mme Robert Hisaillon, qui marchaient le long de la route. Leur témoignage est corroboré par celui des policiers qui ont procédé après le fait à l'analyse du choc.

Il apparaît, en effet, que M. Harvey roulait dans la travée gauche du chemin en direction sud, tandis que le motocycliste allait en direction inverse, lentement et bien à sa place sur la route, qui est en ligne droite à cet endroit.

La voiture de M. Harvey s'est aventurée sur l'accotement, a zigzagué, pour heurter ensuite la moto et projeter M. Thifault à 50 pieds de là. M. Harvey ne fut pas blessé sérieusement.

Le juge Archambault exempte M. Thifault de toute faute ou négligence et tient M. Harvey pour le seul responsable de l'accident.

Quand il a inscrit sa cause civile en cour, huit mois après la collision, M. Thifault réclamait des dommages-intérêts au montant de 100,000. Il a révisé sa demande en octobre dernier, une semaine avant le procès, pour l'évaluer alors à presque \$516,000.

Le juge Archambault lui a finalement accordé \$470,813, plus les intérêts à compter d'avril 1978. La révision du dossier de M. Thifault s'imposait, pensait le juge en décembre, car son dossier médical avait évolué singulièrement au cours des six dernières années. De plus, la poursuite avait, semble-t-il, évalué d'une manière insuffisante les revenus réels qu'il aurait bénéficié la victime s'il avait pu continuer de travailler normalement à la banque.

Aussi le juge a-t-il interrompu son délibéré en décembre pour rouvrir l'enquête et commander à deux experts — un médecin et un actuaire — des rapports remis à jour. Les deux parties se sont entendues, en outre, pour que M. Thifault change de procureur.

" LE DEVOIR ", 12 avril 1984

Les motos et les vélos ont fait 206 victimes au Québec l'an dernier

Les véhicules à deux roues (motos, cyclo-moteurs et bicyclettes) ont fait 206 victimes au Québec l'été dernier, 54 de plus que lors de l'été précédent.

À l'approche de cette saison meurtrière, la Régie de l'assurance automobile du Québec a lancé hier une semaine d'animation en sécurité routière à l'intention de tous les usagers de la route, les piétons compris, sous

le thème « Entre nous, la route, ça se partage ».

Cette campagne d'animation ne durera pas qu'une semaine: elle s'étalera sur une période de trois ans, par le biais de plusieurs campagnes publicitaires.

La première de ces campagnes, qui débute la semaine prochaine, cherchera à faire comprendre aux automobilistes que les motocyclettes

ont aussi droit à leur place sur la chaussée. Préoccupé du nombre croissant d'accidents de moto, le gouvernement a décidé d'accorder priorité au dossier de la sécurité des motocyclistes.

L'été dernier, 189 motocyclistes ont péri au Québec sur leurs engins chromés, une augmentation de 35% par rapport à l'été précédent. Le nombre de blessés graves dans des accidents de moto l'été dernier au Québec se chiffrait par 1,738, une augmentation de 32% par rapport à l'été de 1982, et plus de 5,000 motocyclistes ont subi des blessures légères dans des accidents, une hausse de 25%.

Les chiffres sont éloquentes sur les dangers de la motocyclette: en 1982, les motos, qui ne représentaient que 3,5% du parc automobile du Québec, ont été impliquées dans 14,5% des accidents mortels déplorés cette année. Vingt pour cent des accidents impliquant des véhicules de promenade ont entraîné des dommages corporels, mais cette proportion passe à 73% dans le cas des motocyclettes.

Près de 98% des motocyclistes qui ont péri dans des accidents survenus en 1980, 1981 et 1982 étaient de sexe masculin, et 87,5% d'entre eux avaient moins de 35 ans. Cinquante-huit pour cent des ces accidents mortels, au cours de cette même période, impliquaient une collision avec

un autre véhicule routier, et 31% de ces accidents mortels sont survenus sans qu'il y ait collision, ou lors d'une collision avec un objet fixe.

Le portrait-type du motocycliste québécois est le suivant: de sexe masculin, âgé de 18 à 35 ans, ayant peu d'expérience de la conduite de leur véhicule, n'ayant pas suivi de formation spécifique pour l'apprentissage de la conduite de la moto, excédant la vitesse permise, etc.

Les cyclo-moteurs ont aussi fait des victimes l'été dernier: sept morts, 71 blessés graves, 522 blessés légers.

La campagne de promotion de la sécurité routière de la Régie de l'assurance automobile vise aussi les cyclistes. Trente-six d'entre eux ont été tués l'été dernier dans des accidents, 205 ont subi de graves blessures et 3,010 ont subi des blessures légères.

L'analyse des circonstances de ces accidents démontre qu'ils sont survenus à cause du comportement « désordonné » du cycliste, qui bifurque sans regarder... et sans se faire voir par l'automobiliste, ou à des intersections, à cause d'un « conflit » entre une bicyclette et un véhicule lors d'un virage à gauche ou encore lors d'une collision à angle droit, l'automobiliste frappant le cycliste sur le côté.

On a déterminé que le comportement du cycliste était fautif dans au moins les deux tiers des accidents. Comme 60% des cyclistes victimes d'accidents sont âgés de 5 à 17 ans, c'est dans les écoles que la campagne de promotion de sécurité routière se fera en mai et en juin.

Pour les véhicules de promenade

Le coût de l'assurance a chuté de 18 % en 1983

QUÉBEC (PC) — Le coût de l'assurance-automobile pour les véhicules de promenade a diminué de quelque 18 p.c. en 1983, indique un rapport gouvernemental qui analyse

la tarification.

Le rapport, qui a été préparé par l'inspecteur général des institutions financières, vient d'être déposé à l'Assemblée nationale.

La prime moyenne d'assurance pour 1983 a été de \$465, comparativement à \$467 en 1982, pour une couverture complète comprenant la responsabilité civile et l'assurance-collision.

Les primes avaient augmenté en moyenne de 14 p.c. en 1982 et de 52 p.c. en 1981.

Ce sont surtout les conducteurs des catégories "adultes" qui ont vu leurs primes d'assurance baisser. Il s'agit des conducteurs masculins célibataires âgés 30 ans ou plus, mariés âgés de 25 ans ou plus, ou des femmes de 25 ans et plus.

Les diminutions primes ont été beaucoup plus faibles pour les "jeunes", soit les hommes célibataires de 25 à 29 ans et tous les autres conducteurs, hommes ou femmes, de 16 à 25 ans.

Contrairement au cas des voitures de promenade, les primes pour les véhicules utilitaires ont peu varié en 1983 par rapport à 1982, révèle le document.

La prime moyenne n'a baissé que de 2 p.c. dans cette catégorie, passant de \$530 à \$520, après avoir subi une hausse de 16 p.c. en 1982 et de 21 p.c. en 1981.

On considère comme véhicules utilitaires les camions légers ou lourds, les véhicules de livraison et les autres véhicules lourds.

Pour l'avenir immédiat, le rapport signale qu'il est "peu probable" que le niveau des primes augmente en 1984, compte tenu que "la tendance à la baisse dans les primes persiste".

Des assureurs ont continué à réduire leurs primes à la fin de 1983 et au début de 1984, la tarification demeure profitable pour eux et la concurrence est toujours très vive entre les assureurs, note le document.

Malgré la diminution des primes, la situation financière des assureurs faisant affaires au Québec s'est nettement améliorée au cours des deux dernières années, signale le rapport.

Cette amélioration est attribuable notamment à une diminution des accidents de l'ordre de 6 p.c., et à des

économies de frais engendrées par l'utilisation des centres d'estimation mis en place par le Groupement des assureurs automobiles.

Le document affirme que "la performance financière des compagnies d'assurances faisant affaires au Québec aura été excellente en 1983".

"Les assurés-automobilistes ont fait leur large part dans l'amélioration de la rentabilité du marché et ils en ont profité, les assureurs ayant ajusté leurs tarifs à la baisse", poursuit le rapport.

Les compagnies d'assurances générales à charte du Québec ont pu réduire considérablement leurs pertes d'exploitation, qui sont passées de \$65 millions en 1981 à \$11 millions en 1982, ce qui a converti des pertes de \$8.7 millions en 1981 à des profits de \$32.5 millions en 1982.

F 2

LA PRESSE, MONTRÉAL, MERCREDI 23 AVRIL 1984

Assurance-auto: les assurés ont payé moins cher en 1983

Après quelques années d'inflation galopante, le prix payé par les assurés québécois pour leur assurance automobile a baissé en 1983. Pour les voitures de tourisme, la diminution dans les primes a été de 18% alors qu'elle fut de 2% pour les véhicules utilitaires.

C'est ce que révèle le rapport de l'inspecteur général des institutions financières sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1983, déposé à l'Assemblée nationale par le ministre Jacques Parizeau.

L'inspecteur général, Jean-Marie Houchard, associe cette situation pour le moins réjouissante à la diminution importante du coût des sinistres depuis la fin de l'année 1981 jusqu'au milieu de 1983. Un contexte économique difficile, des prix de l'essence élevés et des mesures plus strictes de sécurité routière ont mené, selon l'inspecteur général, à un changement radical dans le comportement des assurés, caractérisé par une baisse notable du nombre et de la gravité des accidents d'automobiles au Québec.

Pour les voitures de tourisme, la prime moyenne demandée par les assureurs pour une couverture complète s'élevait à 445\$ en 1982 comparativement à 367\$ en 1983. Cette diminution de 18% fait suite à des hausses de l'ordre de 16% en 1982 et 32% en 1981.

La tarification pratiquée par les assureurs demeure malgré tout profitable, comme le souligne l'inspecteur général. La baisse dans les coûts a fait en sorte que les primes, même réduites, continuent de se situer au-dessus des coûts.

Pour les véhicules utilitaires, la diminution dans les coûts a permis de rétablir en 1983 une marge bénéficiaire dans la tarification. Les primes de ces véhicules ont donc moins baissé passant de 330\$ en moyenne, en 1982, pour une couverture complète, à 320\$ en 1983, soit une diminution de 3%.

Tout en faisant état de la reprise à la hausse des accidents d'automobiles au Québec depuis l'été de 1983, l'inspecteur général affirme toutefois qu'il est trop tôt pour juger de l'impact de ce phénomène sur le niveau des primes en 1984, puisque la tarification

demeure profitable et que la concurrence est toujours très vive. Il note, d'ailleurs, que des assureurs ont continué de réduire leurs primes depuis le début de 1984.

Il n'en demeure pas moins, selon l'inspecteur général, que si la tendance à la hausse dans les coûts persiste, le niveau des primes devra éventuellement être relevé.

C'est pourquoi il déplore que les assurés, dans une conjoncture plus favorable, reviennent à leurs anciennes habitudes de conduite. À cet égard, il conclut: «Les résultats des dernières années sont pourtant révélateurs; ils démontrent jusqu'à quel point l'adoption de comportements plus rationnels a une influence bénéfique sur le niveau des coûts, donc du prix de l'assurance automobile.»

La concurrence

La concurrence entre les assureurs a été très intense en 1983 dans le marché des voitures de tourisme; la plupart des assureurs ont modifié leurs tarifs et beaucoup l'ont fait plus d'une fois. Comme le souligne l'inspec-

teur général, cette concurrence a été particulièrement vive pour certains clients recherchant que les assureurs considèrent comme les meilleurs risques.

C'est ainsi que la diminution dans les primes en 1983 a beaucoup varié selon l'assureur et le type d'assuré. Par leurs politiques de rabais, les assureurs ont privilégié certaines classes d'assurés, comme celles des assurés plus âgés.

Selon l'inspecteur général, il est résulté une plus grande diversité dans les pratiques des assureurs, tant en matière de classification des risques que de tarification, ou les rabais de toute sorte ont proliféré.

Dans ce contexte, l'inspecteur général note que le «magasinage» peut s'avérer très rentable et c'est pourquoi il affirme: «Le public a donc toujours avantage à trouver l'assureur en bonne santé financière qui lui offre les meilleurs prix, tout en tenant compte des modalités de couverture, de classification et des services qui lui sont offerts aussi bien avant la souscription qu'au moment du règlement d'un sinistre.»

Pour une melleure conduite



par
Roger BELLEFEUILLE

La route sera toujours meurtrière, mais toute mesure pour la rendre plus sécuritaire doit être saluée comme un pas dans la bonne voie. A la condition, il va de soi, que les moyens envisagés ou appliqués ne briment pas les droits individuels.

Ainsi, la récente décision de la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) touchant la note de passage de l'examen théorique pour l'obtention d'un permis de conduire ne doit pas être perçue comme une approche punitive. De hausser cette norme de 60 pour 100 à 75 pour 100 s'inscrit dans les diverses tentatives mises en branle depuis quelques années pour faire en sorte que nos voies publiques ne soient plus des lieux de carnage.

Comparé à d'autres provinces ou d'autres pays, le Québec se distinguait par un certain laxisme au niveau de l'examen théorique. Celui-ci porte sur la signalisation, le code de la route et sur des particularités propres à divers types de véhicules. Jusqu'ici, le taux d'échec à cette épreuve oscillait autour de 10 à 15 pour 100 ici. En Ontario et en Alberta, ils sont respectivement de 35 et de 48 pour 100. Inutile de se pêter les bretelles en se pensant moins cancre que ces derniers. Les exigences sont tout simplement plus sévères ailleurs.

L'actuelle campagne d'éducation et de sensibilisation de la RAAQ rappelle avec bon sens que la route n'est la propriété exclusive de personne, qu'elle est un lieu qui se partage. Une réalité pourtant évidente, mais dont semble encore se ficher éperdument trop d'automobilistes, motocyclistes, cyclistes et piétons.

Le long congé de la fin de semaine de Pâques s'est soldé, une fois de plus, par un bilan tragique où le Québec prend tristement la tête du peloton. Une douzaine d'accidents mortels sur nos routes, pour un total de 27 dans l'ensemble du pays.

27 avril 1984

L'instauration en 1973 au Québec du système de points de démerite ou d'inaptitude n'a pas réellement rapporté les fruits escomptés. De 1972 à 1978, les accidents de la route ont connu une hausse de 60 pour 100. Faut-il à cet égard donner raison au Bureau des assureurs du Canada qui estime que cette règle ne vaut en fin de compte que pour le conducteur moyen; qu'elle indiffère l'individu chroniquement instable ou qui n'a que mépris pour les lois et la sécurité des autres.

L'on a bien cru, un moment, qu'un nouveau code de la route avec des dents refrènerait les ardeurs de quelques "fous" du volant. L'holocauste routier avait en effet connu une baisse de 25 pour 100 en 1982. L'incertitude économique, le coût de l'essence, le mauvais temps se sont finalement avérés les principaux facteurs de cette bonne conduite passagère. A telle enseigne que la chaussée a repris ses élan de faucheuse de vies dès l'an dernier. Un feu vert au ministre des Finances pour dégeler avant échéance la prime d'assurance automobile.

Il reste que le facteur humain est la source première de ces tragédies. Les conditions climatiques et les défaillances techniques ne seraient en cause que dans 15 pour 100 des "sinistres" impliquant des véhicules automobiles.

Comme quoi l'obtention d'un permis de conduire n'est pas un rite de passage anodin. Ce devrait être aussi un diplôme de responsabilité individuelle et sociale.

Selon le Dr Claire Laberge-Nadeau

Les cours de conduite automobile dans les écoles secondaires augmentent le nombre des victimes de la route

GILLES PROVOST

QUÉBEC — Loin d'accroître la sécurité routière, les cours de conduite automobile dispensés dans les écoles secondaires augmentent le nombre des victimes de la route, a soutenu hier le Dr Claire Laberge-Nadeau, professeur à l'Université de Montréal et responsable d'un projet de recherche au Centre de recherche sur les transports. La conclusion fut même l'objet d'un véritable consensus parmi les spécialistes occidentaux, a-t-elle dit.

Depuis dix ans, les provinces canadiennes ont pourtant dépensé plus de 800 millions pour dispenser de tels cours aux jeunes, avec l'illusion qu'ils faisaient oeuvre utile, dit-elle. En réalité, ces programmes de formation ont surtout pour effet d'amener les jeunes à obtenir plus ra-

pidement leur permis de conduire et à faire des accidents qui n'auraient pas eu lieu autrement.

Les statistiques indiquent en effet, selon elle, qu'il faut en moyenne cinq ans d'expérience à un jeune de 16-17 ans pour redescendre au taux moyen d'accidents qu'on rencontre dans la population générale. Par contre, ceux qui obtiennent leur permis à 21 ans ont un apprentissage plus rapide et rejoignent la moyenne en trois ans à peine, en moyenne.

Certes, on a montré que les cours d'initiation à la conduite automobile dispensés dans les écoles secondaires sont efficaces pour transmettre des notions théoriques sur le code de la route et, dans une certaine mesure, pour inculquer une attitude plus favorable à la sécurité. Toutefois, ces acquisitions deviennent indiscernables après deux ans et n'ont guère d'im-

paet, entretemps, sur le nombre d'accidents de voiture.

Voilà pourquoi la Saskatchewan a connu en 1974 le plus haut taux de mortalité et d'accidents de la route de tout le Canada, pour les jeunes de 15-17 ans, l'année où les cours de conduite automobile ont été introduits dans les écoles secondaires, dit Mme Laberge-Nadeau.

On a aussi montré au Connecticut que le nombre des jeunes de 16-17 ans qui obtiennent leur permis de conduire a baissé de 70% dans les écoles où l'on a aboli le cours de conduite automobile, à la fin des années 70. Des études similaires menées en Grande-Bretagne ont convaincu les autorités de ce pays qu'il ne fallait pas instaurer de tels cours.

« Il ne faudrait pas croire pour autant que je suis contre les écoles de conduite automobile,

précise Mme Laberge-Nadeau. Ces dernières ont un rôle très utile à jouer auprès de ceux qui veulent vraiment apprendre à conduire. Je dis simplement qu'il ne faut pas offrir de tels cours à tous les jeunes du secondaire. L'évaluation n'est pas toujours un bon moyen de prévention... Je suis d'ailleurs très heureuse que le gouvernement québécois se soit rendu à l'évidence et qu'il n'ait jamais mis en vigueur les programmes de conduite automobile qu'il avait élaborés en 1982 pour les écoles secondaires.

Comme la route a fait 1,513 victimes parmi les jeunes canadiens de 15 à 24 ans en 1982 et comme elle juge anormal que 19% de la population échappe au 20% des blessures et décès de la route, Mme Laberge-Nadeau reconnaît que des mesures préventives s'imposent. Mal-

heureusement, il n'existe aucun moyen éprouvé et il est délicat de hausser l'âge minimal du permis de conduire, surtout dans les

régions qui n'ont pas de bons transports en commun.

Elle suggère donc qu'on prolonge plutôt l'apprentissage des jeu-

nes, par exemple en leur donnant un permis conditionnel qui serait retiré dès le premier accident ou dès qu'il accumule un petit nombre

de points de démerite. Cela devrait les inciter à la prudence... L'État de New-York a aussi interdit aux jeunes la conduite de nuit, ce qui s'est

réfléchi dans une baisse significative des décès. Enfin, elle propose de hausser l'âge d'admission dans les débits de boisson.

LE SOLEIL ", 14 mai 1984

L'usage de la route

Vous avez suivi un cours théorique et pratique

Évitez en tout temps le moment fatidique

Soyez très vigilants en toute occasion

C'est à vous de prendre la bonne décision

Observez vos arrêts. A la lumière rouge

Attendez bien la verte, pour que votre auto bouge

Allez-y très lentement. Pendant que vous roulez

Prenez à votre vie; que tout soit en ordre

Ne conduisez jamais dans un état d'ivresse

Ce n'est point la façon de prouver votre adresse

Chaque année, au Québec, de nombreux accidents

Parviennent dans le douloureux sursis, des parents, des enfants

Et vous, motocycliste? Avec votre licence valide?

Vous devez vous méfier de cette langue de serpent

Elle est qui est partie avec vous

La langue serpente en continuant

Alors, dans cette affaire, soyez très prudent

Comprenez que l'alcool est une vraie menace

Soyez plus prudent, encore plus prudent

Si on nous échevausse, et nous sommes égarés

Pour un léger retard, un chauffeur responsable

Le patron dira rien; il sait quand on est fiable

Il acceptera, certes, ce tout petit écuil

Cela lui plaira mieux que de suivre un cercueil

Votre vie est à vous, que nul ne la ravisse

Intolérablement ou bien pour en survivre

Ne contribuez pas dans certains hôpitaux

A croître des légions qui y poussent un peu tôt

Observez rigoureusement les ordres et des routes

Ne mettez plus jamais votre signet en doute

C'est très sérieux, le vitesse, je le sais

Pour vous et les autres, évitez le diable

Évitez les "Grands vendeurs" et l'arrivée de pain

Avec l'alcool et tout des agents

Cette année est marquée de grands événements

Soyez à l'abri et tout sera en ordre

Volonté de l'État

Prévention

Partenariat Le Québec

Prévention

Des règles plus sévères pour obtenir un permis de conducteur de moto

QUEBEC (PC) — Le gouvernement se prépare à resserrer les règles pour l'obtention du permis de conducteur de motocyclette, a révélé hier à l'Assemblée nationale le ministre des Transports Jacques Léonard.

Au cours du débat sur l'adoption du principe du projet de loi 76, modifiant certaines lois sur le transport, le ministre a averti que de nombreuses modifications au Code de la sécurité routière seront soumises à l'Assemblée nationale d'ici quelques semaines.

Mais les mesures de sécurité routière relatives aux motocyclettes sont urgentes et doivent être adaptées le plus rapidement possible, a-t-il dit.

En 1983, 6,434 motocyclistes, conducteurs ou passagers, ont été victimes d'accidents sur les routes du Québec, 163 ont été tués et 1,238 blessés gravement. Le nombre des tués représente une augmentation de 33,6 % par rapport à 1982 et celui des blessés graves, une augmentation de 32,7 %.

En général, les victimes étaient âgées de moins de 35 ans, et avaient peu ou pas d'expérience dans la conduite de leur véhicule et n'avaient pas suivi de formation spécifique pour l'apprentissage de la conduite d'une motocyclette.

Le cours de conduite sera rendu obligatoire pour tout candidat désirant obtenir la classe de permis requise pour la conduite d'une motocyclette et l'autorisation de conduire une moto sera donnée par étapes, a annoncé le ministre.

Le permis d'apprenti conducteur sera exigé pour les motocyclistes pour les fins du cours de conduite et de l'examen pratique de la Régie de l'Assurance automobile du Québec.

« Les modifications proposées permettront d'établir des critères d'aptitudes et de contrôle qui devront être satisfaits à l'intérieur d'une période de probation pendant laquelle le requérant pourra conduire une motocyclette avec certaines restrictions pour, ensuite, obtenir de façon définitive la classe de permis approprié, s'il répond aux exigences prévues qui feront alors l'objet d'un contrôle, » a dit M. Léonard.

Le Devoir, jeudi 31 mai 1984 3

Léonard n'a jamais vu le panneau Pas d'enquête sur les accidents dans les entrées d'autoroutes

QUÉBEC (Gilles Lesage) — Le gouvernement n'a pas l'intention de faire enquête sur les nombreux accidents qui se produisent dans les entrées interdites d'autoroutes à Montréal, notamment à la sortie de l'autoroute Ville-Marie, où un accident a fait deux morts récemment.

C'est ce que le ministre de la Justice a fait savoir hier, en réponse à des questions de l'opposition, à l'Assemblée nationale.

Pour sa part, le ministre des Transports, M. Jacques Léonard, s'est attiré les quolibets des libéraux en déclarant qu'il n'avait jamais vu au Québec de panneaux rouges avec le mot « Reculez » pour inviter les conducteurs imprudents à s'engager dans la bonne entrée d'autoroute.

Selon M. Pierre-Martin Johnson, il n'est pas nécessaire de faire une enquête du coroner sur la mort récente de deux personnes à Montréal. À son avis, c'est un cas de recherche et le dossier doit être réglé par les voies habituelles du ministère des Transports,

non par celles de la Justice.

Interrogé à son tour, M. Léonard estime que la signalisation est adéquate; il convient toutefois de demander un rapport complet et d'en faire état aux députés. Quant au premier ministre, il rétorque à l'opposition: « S'il y a lieu de faire des modifications, nous verrons, mais je pense que la politique est claire pour tous les Québécois actuellement. » Le ministre ajoute que la loi régit l'affichage au Québec.

M. Léonard n'ajoute qu'il y ait des panneaux « Reculez », que les anglophones unilingues ne sauraient comprendre, le Québec utilisant des pictogrammes pour l'affichage sur les routes. Informé d'une déclaration d'un collègue, M. Gérard Godin, qui serait favorable à l'affichage bilingue sur les autoroutes, le ministre répond: « Je peux m'enquérir sur les tenants et aboutissants de la question. Je reviendrai ici à l'Assemblée nationale. »

Question de Mars à Johnson sur un marché noir du vin au Québec

LE SOLEIL
11 JAN 1984, A-11

Le SAQ vend et la RAAQ paie

tre adressée au président de
(Q. M. Jean-Guy Lord.)

Nous désirons par la pré-
e vous manifester notre dé-
cord vis-à-vis des campagnes
promotion qui se tiennent
les succursales de la Société
alcools du Québec et ceci
pte tenu de nos présen-
tations en prévention des ac-
dents de la route.

Au Québec, 85 pour 100 des
accidents mortels sont causés
par un conducteur en état d'é-
briété. Pour la période de 1978 à
1982, c'est près de 2 milliards de
dollars que la Régie de l'as-

surance-automobile du Québec a
dû déboursier ou mettre en pro-
visions pour indemniser les vic-
times de la route. Ces coûts n'in-
cluent pas les dépenses d'hos-
pitalisation et les dépenses mé-
dicales estimées à environ 90 mil-
lions de dollars pour l'année
1983; ni les coûts des dommages
évalués à près de 525 millions de
dollars en 1983.

Nous considérons in-
cohérent et déplacé le fait que la
Société des alcools du Québec
(SAQ) prône d'une part que "la
modération a bien meilleur goût"
et d'autre part, favorise certains
de ses fournisseurs de liqueurs

fortes et / ou de digestifs à sol-
liciter directement le client à l'in-
térieur de ses succursales; et
qu'elle permet également la pro-
motion de la bière dans les gran-
des chaînes alimentaires.

La Société des alcools tout
comme la Régie de l'assurance-
automobile du Québec sont deux
organismes gouvernementaux,
l'un voué à la vente de spiritueux
et l'autre voué à réparer les pots
cassés, c'est-à-dire indemniser
les victimes de la route. Quand le
gouvernement du Québec fera-t-
il un choix clair et cohérent?

Nous vous demandons d'ab-
andonner cette pratique pro-

motionnelle. Le volume de vo-
ventes étant ce qu'il est, nous
sommes persuadés que si vous
avez des problèmes financiers,
vous avez la possibilité de coupe
dans des dépenses superflues, il
en a toujours dans une en-
treprise comme la Société des
alcools du Québec plutôt qu
vous lancer dans des campagne
promotionnelles pour augmente
votre chiffre d'affaire.

Solange Charbonneau
Dossier de la
sécurité routière
Centre hospitalier
régional de Rimouski

Une fin de semaine meurtrière: 20 morts

(PC) — Au moins 20 personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec au cours du long week-end de la Fête nationale.

Quinze personnes ont été tuées dans des accidents de la route. Une fillette de quatre ans a été écrasée par un camion qui reculait dans une entrée privée. Un jeune homme est mort sous son tracteur au Lac-Saint-Jean. Un homme de 78 ans s'est noyé, une personne a péri dans un incendie et un homme est décédé après avoir fait une chute.

Vendredi soir, Nathalie Dugas, 16 ans, a été mortellement happée par une automobile alors qu'elle déambulait sur la route 335 à Saint-Lin, dans les Laurentides.

Deux motocyclistes, Brigitte et Claude Fortin, âgés respectivement de 18 et 19 ans, ont trouvé la mort vendredi soir lorsqu'ils ont heurté de plein fouet un poteau d'Hydro-Québec sur la route 53, à Clarenceville, près de la frontière américaine.

Dans la nuit de vendredi à samedi, Sylvain Gagnon, 18 ans, a perdu la vie lorsque la motocyclette sur laquelle il prenait place a dérapé à Grande-Île, près de Valleyfield.

À La Pocatière, Sylvain Pelletier, 17 ans, est décédé tôt samedi matin après avoir perdu le contrôle de sa motocyclette sur la route 230.

William Berry, 78 ans, a péri noyé samedi en tentant de réparer un quai situé au bord du Lac St-Louis, à Léry, près de Chateauguay.

Une collision frontale entre un camion et une automobile a fait une victime samedi sur la route secondaire de Sainte-Félicité. Il s'agit de Marco Pelletier, 18 ans, de Sainte-Félicité.

Pierrette Gariépy Parenteau, 33 ans, et sa fille Marie-Pierre, âgée de quatre ans, ont perdu la vie samedi dans un accident impliquant trois voitures à Bromptonville, près de Sherbrooke.

La jeune Kathy Chabot, âgée de quatre ans, de Malartic, est décédée samedi sous les roues d'un camion qui reculait dans une entrée privée.

À Rawdon, Kevin Meneguzzi, dix ans, a été mortellement frappé par

une automobile samedi alors qu'il circulait à bicyclette.

Un résidant de Saint-Honoré, Jean-François Tremblay, 19 ans, a péri samedi lorsque le tracteur qu'il conduisait s'est renversé sur lui.

Samedi soir, à Clarenceville, près de la frontière américaine, Eric Lavoie, 18 ans, de Saint-Ignace, est mort après avoir été frappé par une voiture alors qu'il était arrêté avec sa motocyclette.

Un jeune motocycliste de 17 ans, Daniel Bacon, de Maskinongé, est décédé samedi après avoir perdu le contrôle de sa moto dans une courbe.

Un motocycliste, Marcel Lacroix, 23 ans, d'East-Farnham, a perdu la vie samedi soir sur l'autoroute des Cantons de l'Est après avoir perdu le contrôle de son véhicule.

Tôt dimanche matin, un autre motocycliste, Serge Gauthier, 18 ans, a perdu la vie à Montréal vers 5h lorsque sa moto a percuté un lampadaire à la jonction de l'autoroute 40 et du boulevard Henri-Bourassa.

Un jeune homme de 26 ans, d'Iberville, Richard Sayoie, a péri dimanche matin dans l'incendie de sa demeure. Le feu aurait été causé par des problèmes dans le système électrique de la résidence.

Edmond Mosseau, 49 ans, de Lebel-sur-Quévillon, a été retrouvé sans vie vers 6h15, dimanche dans son chalet à Lac Madeleine. La police croit qu'il serait mort au bout de son sang après avoir fait une chute. L'enquête se poursuit.

Un résidant de Saint-Joseph de Beauce, Paul-André Lessard, 22 ans, est décédé dans la nuit de lundi dans une collision frontale entre deux véhicules survenue sur la route 173 près de Saint-François.

Ginette Beaulieu, 33 ans, de Joliette, a perdu la vie tôt lundi à la suite d'une collision frontale entre deux véhicules.

Un résidant de Montréal, Roger Roivin, 42 ans, est mort après avoir perdu le contrôle de son véhicule et capoté dans un fossé. L'accident est survenu lundi vers 6h15 sur la route 162 à St-Rosaire, dans le comté d'Arthabaska.

Avoir 16 ans et mourir au volant

LA PRESSE, 3 juillet 84

page A-6

Cheque début de semaine, les journaux nous rapportent des bilans désastreux: le Québec compte ordinairement plus d'une vingtaine de morts accidentelles, et plus de la moitié viennent de la route. De cette moitié, il faut faire un autre partage: car la majeure partie de ces accidents implique des conducteurs qui n'ont même pas 20 ans.

C'est vrai que ceux qui ont à peine plus de 20 ans possèdent le pire dossier de tous les conducteurs. Mais si on veut s'en tenir uniquement aux plus jeunes, la situation est vraiment alarmante. Selon l'École des sciences infirmières de l'université Laval, les adolescents ont de deux à trois fois plus d'accidents d'automobile que tous les autres conducteurs ensemble.

D'autres chiffres concernant les années 1980 et 1981.

Considérons une tranche de 1000 conducteurs. De ce nombre, 11,4 auront des accidents: c'est la moyenne générale. Mais on comptera 25,8 accidents chez les conducteurs de 16 ans; et 26,6 accidents chez ceux de 17 ans. La différence est éloquent.

Pour expliquer ces accidents, il faut souvent en examiner le contexte; plusieurs se produisent le soir, les fins de semaine, après absorption de boissons alcooliques.

Quoi faire?

On peut se poser la question: ~~est-ce~~ nécessaire à l'obtention du permis de conduire: 16 ans, c'est très jeune. En Europe, personne n'obtient son permis avant d'avoir atteint 18 ans. Au Canada, on va même accorder un permis à un enfant de 15 ans au Yukon et de 14 ans en Alberta. C'est la terre des grandes libertés individuelles... Il n'est pas du tout certain que tous ces adolescents possèdent la maturité qu'il faut pour prendre la responsabilité d'une voiture qui peut filer à 80 ou 100 milles à l'heure. Certains l'ont; pas tous, c'est bien évident.

En même temps qu'un test d'aptitude, une appréciation de la maturité de celui qui demande un permis pourrait être utile.

Il y a aussi l'âge permis pour la consommation d'alcool en public: au Québec, c'est 18 ans; dans six autres provinces canadiennes, c'est 19 ans; et c'est, ou ce sera bientôt, 21 ans dans 22 États américains. On va dire que ces Américains exagèrent, que c'est de la répression, presque le retour à la prohibition. Peut-être; mais ils évitent des morts bêtes et inutiles.

Pourtant, ce n'est pas une loi plus sévère qui peut convertir les Québécois à la prudence et à la responsabilité. Une loi plus rationnelle, peut-être: la règle du 0 08 ne devrait pas s'appliquer de la même façon face à un homme de 40 ans et à un gamin de 16 ans; la limite de vitesse pourrait être davantage relative à la qualité de la route, de la voiture, aux conditions atmosphériques et même au moment du jour ou de la semaine. Une loi absolue, appliquée par des policiers qui n'ont pas toujours le sens du relatif, crée des remous et des objections, cela va de soi. Au Québec, la loi semble avoir très peu d'effet sur les jeunes.

Si on ne sait pas punir, il faudrait bien apprendre à prévenir. Encore ici, la police peut jouer un rôle efficace avec une présence plus significative. L'école, surtout celle où l'on offre un cours de conduite automobile, peut également servir à transmettre des notions de sécurité, de maturité et de responsabilité aux adolescents.

Mais surtout, il faut un milieu social, comprenant évidemment les parents, capable de donner un sens à ces valeurs. La société est responsable de ses échecs: elle est encore incapable de s'adapter à la vie d'aujourd'hui. Les jeunes sont le reflet des adultes.

Jean-Cory DURUC

Les primes d'assurance auto vont augmenter

Elles sont terminées, les réductions successives des primes de l'assurance automobile, réductions dont les automobilistes ont pu bénéficier depuis...

Les Québécois ont pu bénéficier depuis des de deux ans en retard de leur plus grande prudence sur les routes...

Devant la remontée des accidents, les compagnies d'assurances vont relever leurs tarifs à la fin de cette année et recouleront un peu plus d'un milliard de dollars des mains des Québécois.

Depuis l'automne 1982, les primes payées aux compagnies d'assurances par les propriétaires d'automobiles ont décliné

de 20 p. cent, en moyenne. La prime moyenne payée par les assurés est passée de \$435 en 1981-82 à quelque \$360 ce printemps, selon les données du superintendant des assurances du Québec, M. Jean-Marie Bouchard, et selon celles de l'industrie.

Cette baisse a été graduelle et s'est éten-

due au fur et à mesure de la diminution des accidents de la route: le nombre d'accidents a augmenté, mais leur fréquence — nombre d'accidents par rapport au nombre d'assurés — a diminué.

Ainsi, de 5,2 par cent assurés qu'elle était en 1982, la fréquence des accidents

voy PRIMES en A 2

PRIMES

SURTOUT DE LA PAGE 21

comportant des encouragements (l'Etat s'occupe des dommages corporels) a baissé à 1,7 par cent assurés en 1983, selon les statistiques du Groupement des assureurs automobiles (GAA), un organisme privé formé à la demande du gouvernement québécois en 1978 et dont font partie les 157 compagnies couvrant au Québec.

La diminution de la fréquence des accidents est attribuée à la baisse du nombre de voyages ou déplacements en automobile, baisse elle-même due à trois facteurs: la récession, la hausse du prix de l'essence et l'application d'un nouveau code de la route plus sévère.

D'autre part, le coût moyen des réparations n'a cessé de diminuer entre 1981 et 1983, passant de \$1 018 à 1980. Les heures de travail consacrées par les usagers à la réparation des voitures ont diminué (plus de voitures neuves ont été achetées et elles requièrent moins de temps de réparation que les vieilles autos), et cela explique les assureurs qui ont d'ailleurs réduit le prix horaire payé aux tôliers.

Ces phénomènes de réduction des accidents et du coût des réparations, aidés à la concurrence acharnée que se font les assureurs québécois pour s'attirer la clientèle, ont amené les compagnies à réduire sensiblement leurs tarifs.

Ces diminutions de tarifs, les compagnies ont pu les consentir sans grand effort financier puisque elles n'ont reçu des assurés que 17 p. cent des primes perçues l'année dernière.

Mais les choses changent depuis le début de l'année et il se prévoit un revirement dans notre pays.

Selon le GAA, la fréquence des accidents a remonté à 5 par cent assurés à la fin de 1983 et le nombre des réclamations est à la hausse depuis le début de 1984.

Les 22 contrats d'estimation existants par les assureurs ont enregistré 70 700 voitures endommagées dans des accidents, de janvier à juin 1984, comparativement à 63 000 au cours des six premiers mois de 1983. Il s'agit d'une hausse de 10 p. cent qui coûtera 30 millions de plus aux compagnies d'assurances au moment des réparations.

La Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.Q.), au

signalé que le nombre d'accidents avec dommages matériels seulement a totalisé plus de 47 000 de janvier à avril 1984 (ce sont les données les plus récentes), ce qui traduit une augmentation appréciable de 24 p. cent par rapport aux quatre premiers mois de l'année précédente (le nombre d'accidents mortels a baissé de 4 p. cent pendant la même période, les accidents avec blessés graves ont augmenté de 1,8 p. cent et les accidents avec blessés mineurs ont progressé de 11 p. cent).

Serait-ce que les Québécois sont, tout à coup, moins prudents? Non. Il s'agit plus simplement de la résultante du phénomène inverse de celui qui a conduit, en 1982 et 1983, à la réduction de la fréquence des accidents: les gens se sont remis à voyager en automobile parce qu'ils ont retrouvé les moyens (brut, le récession est terminée).

Les lois de la probabilité étant ce qu'elles sont, une plus grande mobilité entraîne avec elle un plus grand nombre de collisions probables et effectives.

Déjà, la Régie de l'assurance automobile a augmenté de \$10 la prime que doivent payer les détenteurs de permis de conduire (elle a été portée à \$105 le 1er avril). De plus, la Régie a haussé de 8 p. cent les droits d'immatriculation afférents à la protection contre les conséquences des accidents.

Chez les assureurs, après les baisses de primes qui se sont poursuivies ce printemps (diminution moyenne de 8 p. cent depuis le début de l'année), on prévoit de légères augmentations à la fin de 1984 ou au début de 1985. Dans l'industrie, on parle de réajustement des primes (au niveau de 1983) plutôt que de hausses.

« La réduction des tarifs est finale », commente M. Conrad Leblich, du Groupe Desjardins. Même son de cloche chez deux des principaux assureurs au Québec, le Groupe Commerce et La Royale. Le relèvement des tarifs devrait être léger, croient les dirigeants de ces entreprises.

Habituellement, il faut compter un délai de 18 mois entre le changement dans la fréquence des accidents et la modification générale des primes. L'augmentation des accidents aujourd'hui, si elle se poursuit, devrait ainsi faire augmenter les primes de manière significative vers la fin de 1985.

LA PRESSE MONTEAL, MARDI 11 JUILLET 1984



A 6

LA PRESSE, MONTRÉAL, JEUDI 12 JUILLET 1984

Les victimes de l'assurance-auto

Pendant deux ans, les Québécois ont bénéficié d'une baisse de leurs primes d'assurance-automobile. Comme le révélait François Berger dans LA-PRESSE d'hier, c'était trop beau et ne pouvait pas durer. D'ici 18 mois, les automobilistes subiront une hausse de leurs primes d'assurance. Cette hausse sera modeste au début mais, dans un an, elle sera peut-être substantielle.

Le Québec est déjà la province où les primes d'assurance-automobile sont les plus élevées et une augmentation ne sera guère appréciée. On a beau mettre en cause la maîtrise du volant des Québécois pour expliquer cette anomalie, la différence de prime avec d'autres provinces est trop grande pour ne pas penser qu'il y ait une inefficacité soit dans l'industrie de l'assurance soit dans celle du débosselage...

On explique la baisse des primes de ces deux dernières années par le fait que les Québécois conduisaient moins à cause de la récession et de l'augmentation du prix de l'essence. Il y avait donc moins d'accidents. Par ailleurs, le coût moyen de chaque accident a baissé. Cela vient du fait qu'une récession tend à augmenter la productivité et par le fait que les voitures de fabrication récente sont généralement plus faciles à réparer et à débosser.

Avec la reprise économique, ces facteurs ont cessé de faire baisser le coût des accidents pour les assureurs. Ces fluctuations dans le nombre des accidents et dans le coût des réparations n'explique cependant pas les variations parfois extrêmes qu'il y a eu dans les primes d'assurance au Québec au cours des cinq ou dix dernières années.

En effet, les compagnies d'assurance connaissent deux sortes de bénéfices. Les bénéfices techniques représentent la différence entre les primes et le coût des réparations que l'assureur doit payer. Par ailleurs, les assureurs doivent maintenir des réserves financières, dont le revenu peut être utilisé pour couvrir un déficit technique.

Dans un marché très concurrentiel, comme celui du Québec la plupart des assureurs utilisent ces bénéfices de placement pour abaisser le plus possible leurs primes et attirer plus de clients. L'automobiliste en profite quand les taux d'intérêt sont à la baisse et que les revenus de placement sont élevés, mais il en subit le contrecoup quand les taux montent et que les bénéfices tendent à disparaître.

Si les taux d'intérêt devaient augmenter fortement au cours des 12 prochains mois, on verrait une hausse très forte des primes d'assurance, une hausse qui ne serait pas nécessairement en rapport avec le nombre des accidents ni avec leur coût.

Dans son rapport annuel, l'inspecteur général des institutions financières du Québec soulignait que la baisse des primes de ces dernières années était due à un comportement plus rationnel des assurés et il déplorait un retour aux vieilles habitudes avec l'amélioration de la conjoncture. Bref, il faut que les Québécois conduisent mieux s'ils veulent avoir des primes d'assurance plus basses.

Ils risquent de ne pas tenir compte de ce message s'il continue à être difficile à vérifier dans les faits et si les primes s'adaptent davantage à la conjoncture financière qu'à la façon de conduire et au coût des réparations.

François WAGHIERE

On ne légifère pas la bonne conduite

Le carnage sur les routes est écoeurant et aucun pays n'a encore trouvé de solution. La situation en Amérique du Nord est plutôt meilleure qu'ailleurs, mais trop d'automobilistes continuent à se montrer irresponsables. On est alors tenté d'introduire de nouveaux règlements qui cherchent à résoudre par l'arbitraire les cas les plus flagrants, par exemple celui des jeunes qui conduisent en état d'ébriété.

Le Congrès américain a voté une loi qui diminuera le transfert de fonds fédéraux aux États qui n'élèvent pas l'âge légal pour la consommation d'alcool à 21 ans. Vingt-trois États ont déjà adopté cette limite et il existe une vague de fond d'opinion publique pour l'étendre à l'ensemble des États-Unis. Tant le président Reagan, qui a signé la loi, que de nombreux parlementaires ont de profondes réserves quant à ce procédé par lequel Washington utilise son pouvoir financier pour obliger les États à modifier leur loi.

Par ailleurs, il est discriminatoire d'augmenter l'âge légal dans le but de diminuer le nombre d'accidents dus à la conduite en état d'ébriété. Cette loi n'aura aucun effet sur les chauffeurs tyres qui ont plus que 21 ans et elle est injuste envers les jeunes femmes qui, d'une façon générale, ne présentent pas un problème grave. L'opinion publique, qui est aussi souveraine qu'elle est mal définie dans une année électorale, a ainsi forcé le gouvernement à adopter une loi qui est mauvaise et qui pourrait se révéler inefficace.

Comme il s'agit d'un problème de mœurs, le rôle de l'État doit être de convaincre et non de brimer. C'est l'attitude adoptée par le gouvernement du Canada dans le projet de révision du code criminel qui est mort au feuillet. Le projet C-19 prévoyait des peines plus lourdes que le code actuel, mais cherchait à donner aux juges plus de latitude.

Le gouvernement avait reconnu que le nombre élevé d'accidents provoqués par l'alcool est aussi un problème provincial. S'il faut changer les habitudes d'une partie de la population, il ne suffit pas de simplement les proscrire. Ottawa avait donc entrepris des consultations avec les provinces pour qu'elles abordent le problème au niveau de l'éducation, des programmes contre l'alcoolisme et de toute autre manière susceptible de faire comprendre au public, et aux jeunes en particulier, que la conduite en état d'ébriété est inacceptable.

Cette façon globale d'aborder le problème est la seule qui peut aboutir à une solution véritable, tout en respectant les citoyens. Le prochain gouvernement devra reprendre à son compte ces modifications au code criminel et les déposer au nouveau Parlement. S'il ne le fait pas, on peut craindre que l'impatience du public américain se manifeste aussi au Canada et qu'on essaye de résoudre le problème par des demi-mesures excessives et inefficaces.

En attendant, les provinces doivent faire leur part pour changer les habitudes, notamment avec l'aide des médecins et des assureurs, qui sont bien placés pour constater les coûts humains et économiques de ce fléau. Le meilleur code criminel qu'Ottawa puisse imaginer ne sera jamais d'une très grande utilité si une grande partie de la population continue à penser que ce n'est pas l'esprit de la loi qui importe mais l'art de ne pas se faire prendre. Dans le cas de la conduite en état d'ébriété, c'est une opinion qui est encore trop répandue.



A 6

LA PRESSE, MONTRÉAL, LUNDI 20 AOÛT 1984

Les accidents chez les jeunes

Le Bureau d'assurance du Canada veut prendre les grands moyens: pour réduire le nombre des accidents de la route, il voudrait qu'on rétablisse à 21 ans l'âge minimum permis pour la consommation d'alcool dans les lieux publics.

On comprend son raisonnement: les chiffres du BAC font réfléchir et inquiètent. Quand on pense que les jeunes de 16 à 25 ans représentent 40 pour cent de tous les conducteurs tués au volant de leur voiture et que l'an dernier, au Québec, 300 d'entre eux sont morts et que 13 000 furent blessés, on se dit qu'il faut trouver un moyen pour les protéger et pour protéger le reste de la société contre eux.

De plus, le BAC établit certaines relations: des études ont démontré, dit-il, qu'il existe un lien direct entre l'alcool et l'âge des conducteurs impliqués dans des accidents. Et quo même si les moins de 25 ans ne représentent que 11 pour cent de l'ensemble des conducteurs, ils forment près du tiers des conducteurs arrêtés pour conduite en état d'ébriété. De là à conclure que jeunesse et alcool signifient grand danger, il n'y a qu'un petit pas qu'il faut raisonnablement faire au nom du réalisme.

Bien entendu, cela coûte cher à tout le monde. Donc, tout le monde devrait réagir, jeunes et vieux, conducteurs ou piétons, alcooliques ou abstinents. Faut-il appliquer la règle proposée par le BAC? C'est à voir; mais ce n'est pas du tout certain.

Simplement parce que la solution paraît difficilement applicable, au moins présentement, au Canada. Il est vrai que les Américains ont, à plusieurs endroits, commis cette audace: on compte maintenant 24 États qui ont remonté à 21 ans l'âge minimum de la consommation d'alcool en public. Ce qui aurait diminué semble-t-il, de 25 pour cent le nombre d'accidents mortels chez les jeunes. Le problème se trouve chez les Canadiens: ils n'accepteraient pas une telle rigueur. Donc, aucun gouvernement n'osera l'imposer. Chez nous, on veut plaire et non déplaire...

Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a rien à faire. Au contraire, il va falloir que ceux qui s'intéressent à la vie, à la leur, à celle de leurs enfants et à celle de toutes les victimes innocentes, fassent des pressions sur le gouvernement pour amender la loi actuelle.

Il faudrait penser à des heures précises du jour et de la semaine où les très jeunes n'auraient pas le droit de conduire un véhicule. Penser à des peines plus sévères pour les moins de 20 ans conduisant en état d'ébriété. Penser à surveiller ces petits hôtels de campagne où tous doivent se rendre en voiture et d'où personne ne sort en état convenable de sobriété. Penser à défendre aux hôteliers et propriétaires de bar de vendre un seul verre supplémentaire à celui, surtout le jeune, dont les facultés s'affaiblissent. Penser à rendre les parents plus conscients de leurs responsabilités et leur faire porter une partie de la peine imposée.

Le BAC suggère des permis temporaires restreints pour les jeunes. Peut-être. Mais aussi pour ceux qui sont incapables de se sentir responsables de la tuerie qu'ils engendrent.

Jean-Guy DUBUC

LE CLUB AUTOMOBILE DU QUÉBEC VOUS CONSEILLE

SÉCURITÉ AUTOMOBILE

On parle de plus en plus du « air bag »

Qu'on entende parler de « coussin gonflable », de « protection pneumatique » ou de « sac à air », appellations diverses traduisant le terme « air bag », on s'aperçoit vite qu'il n'y a pas confusion que sur les termes. En effet, l'histoire du « air bag » est elle-même parsemée de controverses. Nous nous attarderons cette semaine sur le sujet, à l'heure où une importante décision vient d'être prise aux États-Unis où contrairement au Canada, il n'existe pratiquement aucune législation sur les mécanismes de protection à l'intérieur des automobiles.

Coussin gonflable obligatoire

Rappelons en effet qu'une législation vient d'être adoptée, aux États-Unis, en vertu de laquelle, à compter de l'année-modèle de production 1987 (soit à partir du 1er septembre 1986) 10% des véhicules devront être dotés de mécanismes de sécurité passive, c'est-à-dire que, contrairement à la ceinture de sécurité, le passager n'a rien à boucler ou enclencher pour être protégé. Tout simplement en prenant place dans sa voiture, il se trouve protégé. L'année suivante ce sera 25% des véhicules qui devront être convertis à ce système (année-modèle 1988), puis 40% des modèles 1989 pour en arriver à 100% pour ceux vendus après le 1er septembre 1989 (année-modèle 1990).

Les deux systèmes passifs les plus fréquemment rencontrés sont le coussin gonflable et la ceinture automatique s'installant d'elle-même lorsque vous prenez place dans votre voiture. Notez que la loi ne restreint pas les fabricants à ces deux types de protection puisqu'elle dégage les constructeurs de cette responsabilité si le véhicule concerné peut sans risque pour les occupants avant résister à un impact simulé à 50 km/h. Elle laisse également la porte ouverte à toute innovation technique qui pourrait faire en sorte que les mêmes résultats soient obtenus (exemple: capitonnage de l'habitacle, etc.).

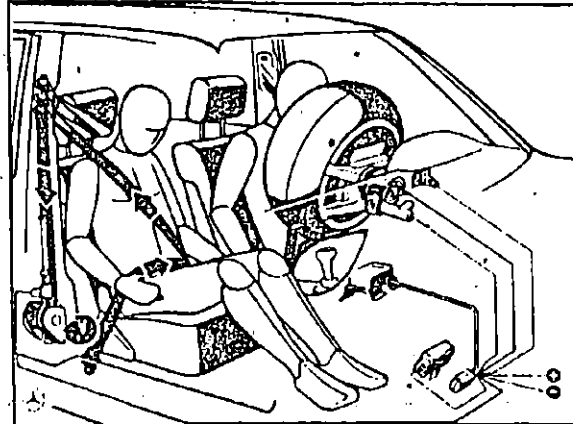
Un seul phénomène pourrait renverser cette décision. En effet, l'adoption de mesures imposant le port de la ceinture de sécurité dans un nombre suffisant d'états représentant les 3/5 de la population américaine rendrait non obligatoire ces nouvelles normes de sécurité passive.

Son fonctionnement

Un détecteur électronique déclenche automatiquement le gonflement du coussin dès qu'un impact frontal se produit au-delà d'une vitesse déterminée. Il s'agit dans le cas de notre illustration du système mis au point par Mercedes-Benz lequel devient prêt à entrer en fonction dès que les 20 km/h sont atteints. Notez que ce fabricant a tout de même conservé son système de ceintures avec baudrier (Mercedes-Benz serait à date le seul fabricant à offrir, au Canada, le « air bag » en option sur la plupart de ses modèles 1984 - 1300\$).

Pourquoi une telle mesure aux États-Unis

Une étude américaine effectuée en 1982 rapportait qu'un américain meurt dans un accident de la route à toutes les 11 minutes. Alors qu'on



Modèle de coussin d'air conçu par Mercedes-Benz.

misait beaucoup sur le port volontaire de la ceinture de sécurité, on constate désormais qu'il y a même une baisse au niveau de sa popularité. Ainsi, on estimait en 1977 à environ 20% le port de la ceinture tandis qu'en 1982, ce pourcentage gravitait aux alentours de 13%. De plus, à l'heure actuelle un seul état a légiféré pour imposer le port de la ceinture, celui de New York: la loi en question entrera en vigueur le 1er janvier 1985.

Il semble donc que le gouvernement américain ait opté pour une mesure radicale afin d'améliorer cette tragique situation. Dans certains milieux, on estime à 9000 ou 10000 le nombre de vies humaines qui pourraient éventuellement être sauvées annuellement aux États-Unis grâce à de tels dispositifs.

Une histoire vieille de quinze ans

On en parlait depuis quinze ans. Cette nouvelle loi représente un virage majeur dans les politiques du gouvernement Reagan puisque deux ans et demi auparavant, cette même administration annulait la mise en vigueur d'une loi similaire votée sous Carter, qui aurait rendu obligatoires les dispositifs de sécurité passive dès l'automne 1981. Autrement dit, ça fall plusieurs présidents qu'on en discute... Si on a tant hésité, cela laisse supposer qu'il y a du pour et du contre à considérer.

Pesons d'abord le pour...

■ Dans le cas des ceintures de sécurité automatiques, cela vous évite d'avoir à penser à «la boucler». Le simple fait de prendre place à bord du véhicule vous assure d'être protégé. Remarquez cependant que même avec un système de protection pneumatique, il vous faudra au moins boucler une ceinture ventrale qui vous évitera de glisser sous le coussin en cas d'impact, ou vous retiendra au siège en cas de capotage.

■ Il semble que le « coussin pneumatique » soit très efficace dans les cas de collisions frontales de plein fouet. Par rapport à la ceinture conventionnelle, il permet aussi de répartir la force engendrée par l'impact sur une plus grande surface du torse et de la tête.

■ De prime abord, il semble que les coûts que de tels systèmes engendreront pour le consommateur ne soient pas trop exorbitants. Aux dernières nouvelles, le gouvernement américain estimait ces coûts à 320\$ (environ 425\$ canadiens) si un million de voitures étaient ainsi équipées.

■ En sauvant ainsi des vies, on sauve également des coûts énormes en indemnités de toutes sortes, frais d'hospitalisation, etc. Certains prévoient même une réduction au niveau des primes d'assurance pour blessures corporelles (selon les systèmes en vigueur aux États-Unis). A lire tout ceci, peut-être vous demanderez-vous pourquoi on n'a pas encore adopté de telles mesures avant... abordons donc l'autre côté de la médaille.

... et le contre

■ D'abord, et surtout, on remet un peu en question l'efficacité du « air bag ». Si on peut le déclarer très efficace en collision frontale, il semble en aller autrement dans les autres situations. Il ne serait en effet pas activé lors d'une collision latérale, par l'arrière ou lors d'un capotage.

Certains estiment, par ailleurs, qu'une partie des tests effectués en laboratoire sur le coussin gonflable n'apporte qu'une vision très limitée des faits, par rapport à toutes les conditions pouvant intervenir dans la réalité. On trouve également restreintes les connaissances du comportement biomécanique prévisible de l'humain lors de collision et son niveau de tolérance à certaines blessures.

■ Un à conçu le coussin gonflable en supposant qu'au moment de l'impact, l'individu est en position parfaite, assis bien droit. Qu'arriverait-il si l'accident se produisait alors que le passager est « hors position », ou fume la pipe, ou porte des lunettes?

■ Outre les cas où le « air bag » ne serait pas actionné (que l'on n'ait précédemment), il semble que lors de certaines collisions obliques, il y aurait de fortes chances pour que l'automobiliste soit projeté en dehors du champ de protection du coussin gonflable.

Un dossier à suivre

Nul doute que compte tenu du nombre réduit d'utilisateurs de la ceinture conventionnelle, le gouvernement américain se devait d'intervenir à sa façon. Au Canada, la situation s'avère plus acceptable puisque déjà 7 provinces dont le Québec ont légiféré sur le port de la ceinture. Environ 45% «la bouclent» au niveau national et, au Québec en 1983, 60%. Mais il est évident qu'une telle modification apportée aux véhicules américains aurait probablement ses répercussions chez nous, et qu'on pourrait se voir offrir ce nouveau type d'équipement.

LAWSOSON AULANT

Lorsque nous faisons pas de poisson au volant, nous ne faisons pas seule-
ment de spiritueux. Que ce soit 12 onces de bière, un verre de vin de 5 1/2 onces ou
1 1/2 onces de spiritueux, ils contiennent tous la même quantité d'alcool. Ils font donc
tous les trois, au même titre, au même point, au même endroit, le volant.

Et, pour la même raison, il est

Seagram

Nous croyons en la modération et
l'affirmons depuis 1934.

Le Devoir 20/8/07

derrière page

LE DEVOIR, 31 août 1984

L'environnement l'a échappé belle 3 fois

**LOUIS-GILLES
FRANCOEUR**

Trois accidents, qui auraient pu avoir d'importantes conséquences pour l'environnement, sont survenus hier en l'espace de quelques heures dans la région métropolitaine.

Deux de ces trois accidents, une fuite d'ammoniac qui a forcé l'évacuation en pleine nuit de 450 résidents de ville Mont-Royal et l'incendie d'un double camion citerne à la sortie du pont Mercier, n'ont pas été signalés aux équipes d'urgence du ministère québécois de l'Environnement en dépit de la réglementation en vigueur.

Les services d'urgence de ce ministère ont toutefois été appelés

pour assister la police de Saint-Hubert qui s'est retrouvée hier matin aux prises avec un déversement de 1.500 gallons d'oxylène sur la route 116 qui mène à Longueuil.

Les policiers, qui ont interrompu la circulation entre 9 et 15 heures sur l'autoroute à cause du danger d'explosion, ont réussi avec les experts du ministère à récupérer l'essentiel des 600 gallons déversés sur le bord de l'autoroute, qui se dirigeaient vers les égouts de la ville. Les 900 autres gallons s'étaient préalablement écoulés petit à petit avant que le chauffeur ne s'aperçoive de la fuite. Cette longue coulée a été neutralisée par la suite avec des matériaux absorbants.

Au ministère de l'Environnement, on ajoutait que le terrain contaminé sera enlevé puis entreposé jusqu'à sa destruction selon un procédé sécuritaire.

La direction du service d'urgence du minis-

tère de l'Environnement a cependant confirmé « avec une grande surprise » qu'elle n'avait reçu hier le moindre appel de la Sûreté municipale de Kanawake et de la CUM en dépit des protocoles en vigueur avec les corps policiers et les dispositions de la Loi de l'Environnement.

À ville Mont-Royal, la fuite d'ammoniac provenait de l'appareil qui sert à fabriquer la glace de l'aréna municipal. Aucune précision n'a été apportée hier quant à la quantité d'ammoniac qui s'est échappée vers 2 heures du matin. Le Sgt Guy Bernier a précisé pour sa part que le gaz a pu s'échapper pendant 30 minutes avant que la fuite ne soit décelée. De plus, il a fallu un autre 30 minutes avant que le géant municipal n'arrive sur les lieux pour permettre l'accès à la valve de sécurité, qui a mis fin à la fuite.

M. René Gauthier, un spécialiste en toxicologie du ministère de l'Environnement, a ex-

pliqué que l'ammoniac peut être « mortel en cas d'inhalation ». Plus lourd que l'air, le comportement du gaz oblige les équipes de travail à porter des équipements spécialisés. De plus, en collant au sol, le gaz se disperse moins vite de sorte qu'il devient éminemment dangereux pour quiconque risque d'y être exposé. À Toronto, l'an dernier, toute une partie du centre-ville avait été évacuée lors d'une fuite dans un

wagon-citerne.

M. Gauthier s'est lui aussi déclaré « très surpris qu'un accident de ce genre n'ait pas été signalé aux équipes de l'urgence d'autant plus qu'on nous appelle souvent pour beaucoup moins ».

Quant à la double remorque remplie d'essence, qui s'est renversée avant de prendre feu à la sortie du pont Mercier, la police américaine n'a pas jugé bon de signaler ce déver-

sement de plusieurs milliers de gallon au ministre québécois de l'Environnement parce qu'« On dépend du gouvernement fédéral », a expliqué en anglais le constable Warren White. Incidemment, la route 116 et son accotement relèvent du ministère québécois des Trans-

port. Environnement Canada s'est toutefois rendu sur les lieux à la demande de la police américaine.

LA PRESSE, MONTRÉAL, JEUDI 13 NOVEMBRE 1984

Les primes d'assurance auto grimperont partout... sauf au Québec

■ Mis à part quelques petits réajustements, les primes d'assurance automobile ne devraient pas augmenter au cours de l'année prochaine au Québec.

MICHEL GIRARD

C'est ce qu'a déclaré à LA PRESSE M. Raymond Medza, directeur général du Groupement des assureurs automobiles du Québec.

• Il n'y a actuellement aucun assureur, dit-il, qui nous ait donné des indices sur une éventuelle hausse des primes d'assurance auto en 1985. Cependant, la longue période des réductions successives de primes est maintenant chose du passé. •

Les automobilistes québécois se retrouveront ainsi dans une situation privilégiée car dans les autres provinces canadiennes les primes grimperont d'environ 15 p. cent en 1985 et ce à cause d'une

augmentation du nombre d'accidents.

Mais il n'y a rien de coulé dans le béton avec les compagnies d'assurance. Si les automobilistes québécois continuent de se relâcher, comme c'est notamment le cas depuis le mois de septembre, et que par conséquent le nombre d'accidents augmente, ils risquent de se retrouver avec une hausse imprévue de primes vers le milieu de 1985.

Fréquence à la hausse

Selon M. Medza, le nombre d'accidents avec dommages matériels a augmenté de 20 p. cent en septembre et octobre, par rapport aux deux mêmes mois de 1983.

Non seulement la fréquence est en hausse, mais il y a aussi le degré de gravité qu'il l'est.

Cela s'explique par le fait que les automobilistes du Québec, qui avaient fait pourtant preuve de

prudence lors des deux dernières années, ont tout bonnement tombé dans le laisser-aller.

Autre facteur: le laisser-aller des services de police en matière de surveillance routière a également ouvert la porte à la folie de la vitesse, principale cause des accidents.

Mais heureusement que de janvier à la fin d'octobre 1984, la hausse enregistrée au niveau de la fréquence des accidents avec dommages matériels n'est pas aussi élevée. Au cours de cette période, le nombre d'accidents a grimpé de 12 p. cent comparativement à l'an dernier. Cela représente tout de même une augmentation appréciable.

Espérons que les assureurs continueront l'an prochain de se livrer une « guerre des primes » au Québec. C'est le moyen le plus sûr d'éviter une hausse... d'ici à ce que les automobilistes reviennent à la prudence!

" LE DEVOIR. ", 25 septembre 1984

Des accidents qui n'en sont plus

LES MÉDIAS et le public n'ont pu qu'être frappés de l'accident tragique qui est survenu sur l'autoroute 20, samedi dernier, un an après le carambolage qui, dans des circonstances analogues, avait fait cinq morts. Cette fois on ne déplore pas autant de morts et de blessés, mais la coïncidence est scandaleuse.

L'anniversaire devra-t-il être ainsi marqué des années durant, ayant que les autorités daignent prendre les mesures qui s'imposent ? On ne saurait plus parler d'accident, alors que l'endroit est devenu notoirement propice aux télescopages mortels.

L'an dernier, le coroner n'avait retenu aucune responsabilité criminelle dans la catastrophe. Déjà pourtant, il était connu que le brouillard pouvait se former sur cette section de la voie rapide, fort achalandée, qui relie Montréal et Québec. D'autres incidents antérieurs, disait-on, aurait dû inciter les autorités à prendre des mesures préventives.

Une fois le rapport du coroner complété, on s'attendait que priorité soit accordée à la question. Rien apparemment n'a été fait. Si une autre enquête du coroner est ouverte, il faudra y faire parader ceux qui sont chargés de cette autoroute et de sa sécurité.

En tout état de cause, le gouvernement, s'il ne peut être tenu légalement responsable de tous les torts causés, doit porter au moins le blâme de cette triste récidive.

Certès, la route a fait plusieurs au-

tres victimes au cours du week-end, et ces bilans déplorables, auquel hélas le public et les autorités semblent s'être habitués, n'est pas moins coûteux que le carambolage de Sainte-Madeleine.

Ce fatalisme explique sans doute le manque de réaction vigoureuse. Quinze personnes meurent dans un accident d'autobus : il faut faire enquête. Dix fois plus périssent, une à une, dans des accidents ordinaires, on s'en préoccupe peu.

Comment remédier à cette négligence collective, culpabilité rarement citée mais aussi grande, finalement, que les fautes à l'origine de tant de tragédies routières ?

La Sûreté du Québec et la Régie de l'assurance automobile ont multiplié ces dernières années les programmes de prévention et d'éducation. Sans en minimiser la nécessité et les résultats, force est de constater, chaque semaine, que ces efforts restent insuffisants.

D'autres mesures pourraient peut-être faire l'objet d'un examen plus poussé, notamment dans les milieux qui se préoccupent de prévenir ces tragédies, d'en atténuer les conséquences, et d'en réduire les coûts.

D'abord un organisme ne pourrait-il pas protéger l'État contre sa propre incurie, et voir à ce que suite soit donnée aux rapports d'enquête sur les accidents de la route ? À quel effet sert-il de déplacer enquêteurs, témoins et experts si c'est pour laisser moisir sur les tablettes leurs re-

commandations ?

Ensuite, la SQ ne pourrait-elle pas devenir plus interventionniste dans le domaine ? Qu'importe qu'il y ait crime ou pas, que la responsabilité soit pénale ou simplement civile, qu'il y ait faute lourde ou simple hasard, une victime reste une victime. La protection de la vie humaine est une priorité en toute circonstance.

Plusieurs vies seraient épargnées si les endroits dangereux faisaient l'objet de correctifs physiques ou d'avertissements spéciaux.

De même, pourquoi la SQ n'aurait-elle pas un programme de dépistage des conducteurs dangereux ? Il suffit de prendre le volant pour voir que si certains chauffeurs ont appris à conduire, ils ont à peu près tout oublié du code de la route. Au Québec, l'expérience quotidienne en témoigne, la conduite automobile reste très rapide, peu courtoise, souvent imprévisible et rarement plaisante.

La SQ ne devrait pas attendre qu'un chauffard, un jeune écerveillé, ou un conducteur affaibli par l'alcool cause un tort irréparable pour le dépister, le fichier, le surveiller et le mettre carrément hors d'état de nuire. S'il est un domaine où la filature, la surveillance électronique et les opérations spéciales valent les fortunes que la police y engloutit, c'est bien celui-là.

Car les criminels n'ont jamais fauché autant de vies au Québec que les délinquants de la route.

— JEAN-CLAUDE LECLERC

Pour une guerre aux chauffards



par
Alain
GUILBEART

Malgré un code de la route mieux adapté aux exigences des années 80 et qui prévoit des peines plus sévères pour ceux et celles qui contreviennent aux règles établies, il faut bien se rendre à l'évidence: les

automobilistes n'ont pas encore compris que leur voiture constitue encore trop souvent une arme dangereuse plutôt qu'un simple moyen de locomotion.

Les résultats de l'"Opération Orange" menée, il y a quelques jours, par les policiers de Québec sont tout à fait aberrants. Cet exercice avait pour but de vérifier de quelle façon est assurée la sécurité des enfants qui utilisent le transport écolier.

Durant une courte période de cinq jours à peine, les policiers ont procédé à l'arrestation de 38 automobilistes pour dépassements interdits lorsque l'autobus scolaire est immobilisé en bordure de la route et ils ont décerné (!) 236 contraventions pour excès de vitesse dans les zones scolaires ou dans leurs abords immédiats. L'un des automobilistes intercepté roulait (ou faudrait-il dire volait) à 113 kilomètres / heure, ce qui frôle très certainement la négligence criminelle.

À la lumière de ces chiffres, on comprend mieux les réactions des parents qui réclament plus de sécurité pour leurs enfants et qui sont prêts à descendre dans la rue lorsque des politiciens ou des commissaires d'écoles songent à réduire le nombre des brigadiers scolaires en invoquant des raisons d'économie pour justifier leurs décisions.

On comprend également mieux toute l'émotivité qui entoure les discussions sur les mesures à prendre quand un enfant subit des blessures en traversant la rue, comme le cas s'est produit plus tôt cette semaine à Sainte-Foy.

Dans ce cas précis, la municipalité a décidé d'affecter un de ses policiers pendant un mois pour aider les enfants à traverser une intersection dangereuse. Ce geste, tout louable qu'il soit et qui s'imposait dans les circonstances, n'en demeure pas moins un cataplasme.

" LE SOLEIL ", 29 sept. 84

Tant et aussi longtemps que la sécurité des milliers d'enfants qui utilisent quotidiennement le transport scolaire comme celle des milliers d'autres qui effectuent le trajet de leur domicile à l'école, et retour, à pied, sera soumise à l'insouciance, parfois téméraire, et à la négligence, parfois criminelle, d'un trop grand nombre d'automobilistes, le problème demeurera entier.

Les "Opérations Oranges" ne doivent pas être sporadiques ou menées seulement une semaine ou deux par année. Elles doivent devenir presque permanentes, du moins jusqu'à ce que les amendes, les points de démerite, les pertes de permis de conduire et même les peines de prison, si nécessaire, aient réussi auprès des automobilistes ce que les incitations à la prudence et les campagnes de sécurité routière n'ont pas encore concrétisé.

Les blessures, les décès et même les craintes, quand ce n'est pas carrément la terreur, que les parents doivent subir continuellement jour après jour, constituent un tribut trop lourd à payer pour une société qui se dit évoluée et civilisée.

Ceux et celles qui sont déjà respectueux des lois et des règlements ne seront pas pénalisés par cette surveillance accrue. Quant aux autres, il faut souhaiter que la crainte devienne le commencement de la sagesse...

LE SOLEIL, 15 oct. 84

L'assurance auto haussée l'an prochain

◆ Habités depuis un an et demi à des baisses de primes au niveau de l'assurance pour les dommages matériels, les automobilistes du Québec doivent maintenant commencer à envisager des hausses qui surviendront vraisemblablement au cours de 1985.

per Pierre MARTEL

En effet, selon trois dirigeants d'importantes compagnies d'assurances, on peut d'ores et déjà prévoir pour l'an prochain un renversement de la tendance à la baisse observée depuis le printemps de 1983.

Depuis un an et demi, certaines compagnies ont modifié à la baisse leur tarification jusqu'à cinq occasions. Dans la plupart des compagnies oeuvrant au Québec, les taux ont été abaissés, en moyenne, à trois occasions.

Les trois dirigeants de compagnies, soient MM. Sébastien Allard de l'Assurance Royale, Charles Moreau du Groupe Commerce et Paul H. Brochu de l'Union Canadienne, s'entendent pour confirmer le renversement de la tendance à la baisse. Toutefois, pour le moment, ils ne savent pas à quel moment, en 1985, les hausses de primes vont intervenir.

Par ailleurs, autre point d'accord entre ces trois dirigeants, les hausses anticipées ne seront pas farineuses.

Hausses graduelles

Selon M. Allard, vice-président pour le Québec à l'Assurance Royale, la décision de procéder à une hausse de primes sera vraisemblablement prise, dans beaucoup de compagnies, au premier trimestre de 1985. Cependant, elles ne seraient décrétées qu'à partir du second trimestre.

"Sans être farineuses, les hausses sont nécessaires. Elles seront faites graduellement et seront étalées dans le temps," affirme-t-il.

Le vice-président Allard invoque trois raisons principales pour expliquer une hausse de la tarification en 1985. Premièrement, la fréquence des sinistres (accidents d'automobiles) continue à monter lentement mais régulièrement. Deuxièmement, le coût des réparations (surtout le coût horaire) continue à s'accroître.

Enfin, l'assureur remarque depuis quelques mois un phénomène nouveau engendrant une hausse des coûts des sinistres. "Depuis un an, on doit réparer davantage de modèles récents. Ce qui coûte plus cher que des vieux modèles. Pendant la crise économique, les ventes de voitures ont baissé. A cette période, on réparait surtout des vieilles voitures," soutient M. Allard.

Mêmes raisons

Reprenant les raisons invoquées par son collègue de l'Assurance Royale, le vice-président à l'expansion du Groupe Commerce, M. Charles Moreau, croit, quant à lui, que les hausses pourraient intervenir dès le premier semestre de l'an prochain.

Encore là, lui aussi est d'avis que les hausses ne seront pas très importantes.

Par ailleurs, le PDG de l'Union Canadienne, M. Paul H. Brochu, estime que la rigueur de l'hiver sera un facteur important quant à la période où sera décrétée une hausse des primes d'assurance pour dommages matériels.

"Si nous avons un hiver très rigoureux avec beaucoup de périodes où les routes sont couvertes de glace, la hausse pourrait survenir en début d'année. Sinon, il est probable que l'augmentation interviendra plutôt durant la dernière partie de l'année," de dire M. Brochu.

"Depuis un an et demi, il y a eu plusieurs baisses dans notre tarification. Il arrive un moment où ce n'est plus possible de la faire. On doit alors procéder à des hausses. Nous en sommes rendus là," a conclu le PDG de l'Union Canadienne.

" LE DEVOIR ", 12 nov. 84

Les pneus jumeaux JJD apportent une solution à bien des problèmes

(D.H.) La compagnie européenne JJD a pris un brevet sur une jante de roue pour automobile qui peut accepter deux pneus côte à côte.

Cette solution originale présente l'avantage de pouvoir garder le contrôle du véhicule lors d'une crevaillon subite ou d'un éclatement. En effet, si l'un des deux pneus venait à perdre de la pression, l'autre serait suffisant pour permettre de se rendre à destination, tel que, pour un court trajet ou en ajoutant de la pression au pneu jumeau restant si le trajet dépasse quelques dizaines de kilomètres.

Les pneus jumeaux constituent aussi une solution au grave problème de l'aquaplaning, ce phénomène qui fait qu'à une certaine vitesse il se forme un film d'eau entre la surface de la bande de roulement du pneu et la route, qui annule l'adhérence.

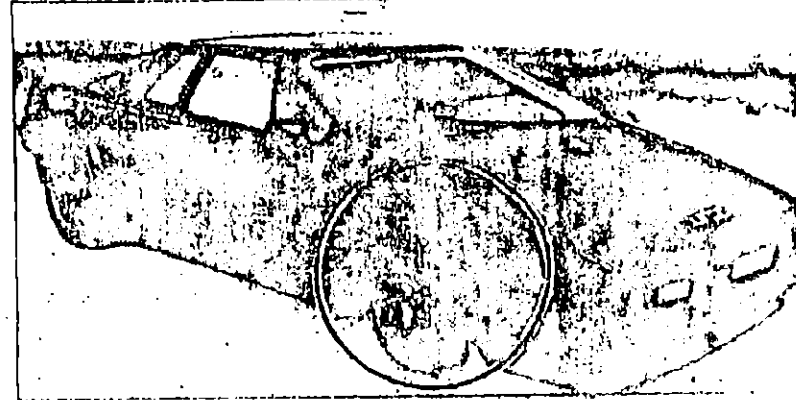
Le véhicule échappe alors à tout contrôle comme sur du verglas. Par une meilleure évacuation de l'eau entre chaque pneu d'une même jante, la compagnie JJD affirme que le phénomène se trouve réduit à 60%. La tenue de route sur sol sec ou mouillé, comme sur la neige, se trouve améliorée de la même façon par l'accroissement de la surface de contact qui maximise l'adhérence. Le montage de pneus jumeaux devrait aussi améliorer le freinage, la motricité et le confort par une meilleure répartition de la charge.

Enfin, la température des pneumatiques se

trouve abaissée de 30% lors de l'utilisation sur autoroute à vitesse élevée.

Actuellement, les jantes acceptant ces pneus jumeaux sont disponibles pour les voitures suivantes : Porsche 928, BMW série 3.5.7, Audi 5000S et Quattro, Mercedes-Benz 190, 300, 380 et 500, Honda Prelude, Toyota Celica et Volkswagen Golf GTI.

Une référence de taille, la police de Genève en Suisse est équipée de pneus jumeaux depuis avril dernier.



Cette Lotus Esprit Torbo est équipée des fameux pneus jumeaux de la société européenne JJD. Faute d'être esthétique, cette solution serait par contre beaucoup plus efficace.

A-7

Faits Divers

Six personnes tuées de façon accidentelle

♦ MONTREAL (PC) — Au deloupe, en Beauce, Pamela-Mar-moins six personnes ont perdu la vie de façon accidentelle au Québec ce week-end. Cinq personnes dont un piéton ont été tuées sur la route et une personne est morte dans l'incendia de sa demeure.

Parrailleurs, la chaussée rendue glissante par les chutes de neige a été la cause de nombreux accidents et carambolages, qui ont fait plusieurs blessés.

Russel Chevrier, âgé de 64 ans, de la réserve indienne à Baie Kipawa, a perdu la vie dans la nuit de dimanche lorsque son véhicule a capoté et plongé dans un lac.

Un personne, résidant à Saint-Edouard, à une dizaine de kilomètres de Saint-Hyacinthe, est morte dans l'incendie de sa maison dans la nuit de samedi à dimanche. On ne connaît pas encore le nom de la victime ni la cause du sinistre.

Une dame de 79 ans de La Guay-coux-Blais, a été heurtée mortellement par une automobile samedi, vers 20h, à sa sortie de l'église de la même localité.

Dans la nuit de samedi, vers 2h50, sur la route 307, à Saint-Pierre-de-Wakefield, près de Hull, Mme Jean-ne Chagnon Lamoureux, âgée de 42 ans, de Cantley, s'est tuée après avoir perdu la maîtrise de son véhicule.

Vendredi soir, vers 19 heures, une jeune femme de 19 ans, Johanne Plante, de La Pocatière, a perdu la vie sur la route 132 à la hauteur de Saint-Simon. La chaussée rendue glissante par des chutes de neige est à l'origine du dérapage.

Egalement vendredi soir vers 19h30, un jeune homme de 24 ans, André Leclair est décédé lorsque son véhicule immobilisé sur la route 132 ouest à la hauteur de Bou-cherville a été frappé à l'arrière par une autre automobile.

Sérel 19 novembre 1987 p. A-7

LETTRES AU DEVOIR

■ Deux poids, deux mesures ?

LA MORT de six travailleurs dans l'écrasement du pont de la rivière Sainte-Marguerite, sur la Côte-Nord, surprend, indigné et afflige. On parle déjà d'enquêtes à tous les niveaux : transport, police, justice, santé et sécurité au travail, CSN, etc. Paradoxalement, pour des raisons qui demeurent obscures, huit à dix personnes en moyenne perdent la vie chaque fin de semaine sur les routes du Québec dans le fatalisme et l'indifférence totale.

Cette attitude du gouvernement peut probablement s'expliquer par la force des groupes de pression en présence, mais il n'en demeure pas moins que nous pouvons nous demander quel incident routier pourrait faire bouger le gouvernement du Québec face au fléau que constituent les accidents de la route. Peut-on continuer d'être aussi amorphe face à l'hécatombe des victimes de la route ?

Une analyse de la situation, si brève soit-elle, ne peut tromper sur l'ampleur du problème. Plus de 1,200 personnes meurent chaque année au Québec des suites d'un accident routier; 60,000 subissent des blessures et de ces 60,000, plus de 8,000 demeurent mutilés de façon importante. Pire encore, près de 40 pour cent des personnes tuées annuellement sont des jeunes âgés de 15 à 24 ans. Malgré ces chiffres alarmants, ça continue ! Et à moins que les routes elles-mêmes ne s'écroulent, nous ne sommes pas près de contrer cette hémorragie démographique si nous n'adoptons pas dès maintenant des mesures préventives mieux organisées et mieux structurées.

Il ne fait nul doute qu'un grand nombre d'accidents de la route pourraient être évités grâce à la planification et à l'application plus stricte d'une politique de sécurité routière. Comme cette initiative souhaitable tarde à venir, nous nous demandons s'il n'y aurait pas lieu de réclamer des audiences publiques sur la problématique de la sécurité routière au Québec. Cela permettrait au moins, dans un premier temps, de publiciser et de politiser un peu plus le débat.

On nous dit qu'en novembre 1983, le gouvernement du Québec a créé quatre groupes de travail au sein d'un « comité interministériel de la sécurité routière » parce qu'il reconnaissait que le phénomène des accidents de la route était devenu un volet important de la santé publique, qui nécessitait une attention de toutes les instances gouvernementales. On peut se demander ce qui est arrivé aux rapports de ces groupes, ce qu'ils contenaient et ce qu'il adviendra de la concertation escomptée entre les nombreux intervenants en sécurité routière comme le transport, la justice, la RAAQ, l'éducation, etc.

Que fait-on des recommandations de tous ces comités d'étude ou de recherche qui coûtent cher mais qui font souvent du très bon travail ? On n'en entend jamais parler; pourtant, l'urgence de concentrer les ressources d'intervention en sécurité routière n'est plus à démontrer.

Si l'ensemble de la population avait la même réaction émotive et organisée lors d'une tragédie routière que lorsqu'un pont s'effondre, on pourrait penser que nos législateurs bougeraient plus rapidement et adopteraient des mesures plus efficaces en matière de sécurité routière.

D'autres pays modernes comme le nôtre ont diminué de façon importante le nombre de blessés et de morts sur la route. Le gouvernement du Parti québécois, pour être conforme à sa politique de la personne avant tout, énoncée lors de la création de la Régie de l'assurance automobile, devrait s'appliquer immédiatement à développer un projet d'intervention pour diminuer ces morts accablantes et dévastatrices dont on entend parler chaque lundi matin à 07 h 45 à la radio. Pour certaines autres maladies importantes, les moyens disponibles et efficaces sont souvent peu nombreux. Pour ce qui est du problème des accidents de la route, il y a de nombreux moyens qui ont prouvé leur effi-

cacité et il s'agit d'avoir la volonté de les mettre en place. Par exemple, un pays comme le Japon a diminué de 50 pour cent le nombre d'accidents causés sur les routes dans une période de sept ans. En coûts directs au Québec, il en coûte \$ 1.3 milliard par année. En diminuant de 50 pour cent ces accidents, on disposerait de l'argent nécessaire pour la création d'emplois pour la jeunesse.

— ROBERT MAGUIRE, m.d.
directeur du département
de santé communautaire,
Centre hospitalier
régional de Rimouski.

"LE DEVOIR"

21 NOVEMBRE 1984

p. 8

"La Presse" 23 novembre 1984

P. A-

Devant des événements tragiques

M. Robert Maguire, m.d., m.p.h., est directeur du Département de santé communautaire au Centre hospitalier régional de Rimouski.

La mort de six travailleurs dans l'écrasement du pont de la rivière Sainte-Marguerite sur la Côte-Nord, surprend, indigné et afflige. On parle déjà d'enquêtes à tous les niveaux: transports, police, justice, santé et sécurité au travail, CSN, etc. Paradoxalement, pour des raisons qui demeurent obscures, 8 à 10 personnes en moyenne perdent la vie chaque fin de semaine sur les routes du Québec dans la fatalité et l'indifférence totale.

Robert MAGUIRE

Cette attitude du gouvernement peut probablement s'expliquer par la force des groupes de pression en présence mais il n'en demeure pas moins que nous pouvons nous demander quel incident routier pourrait faire bouger le gouvernement du Québec face au fléau que constituent les accidents de la route. Peut-on continuer d'être aussi amorphe face à l'hécatombe des victimes de la route?

Une analyse de la situation, si brève soit-elle, ne peut tromper sur l'ampleur du problème. Plus de 1200 personnes meurent chaque année au Québec des suites d'un accident routier, 60000 subissent des blessures et de ces 60000, plus de 8000 demeurent mutilées de façon importante. Pire encore, près de 40 p. cent des personnes tuées annuellement sont des jeunes âgés de 15 à 24 ans. Malgré ces chiffres

alarmants ça continue! Et à moins que les routes elles-mêmes ne s'écroulent, nous ne sommes pas près de contrer cette hémorragie démographique si nous n'adoptons pas dès maintenant des mesures préventives mieux organisées et mieux structurées.

Il ne fait nul doute qu'un grand nombre d'accidents de la route pourraient être évités grâce à la planification et à l'application plus stricte d'une politique de sécurité routière et comme cette initiative souhaitable tarde à venir, nous nous demandons s'il n'y aurait pas lieu de réclamer des audiences publiques sur la problématique de la sécurité routière au Québec. Cela permettrait au moins dans un premier temps de publiciser et de politiser un peu le débat.

On nous dit qu'en novembre 1983, le gouvernement du Québec a créé quatre groupes de travail au sein d'un «Comité interministériel de la sécurité routière» parce qu'il reconnaissait que le phénomène des accidents de la route était devenu un volet important de la santé publique qui nécessitait une attention de toutes les instances gouvernementales. On peut se demander ce qui est arrivé aux rapports de ces groupes, ce qu'ils contenaient et ce qu'il adviendra de la concertation escomptée entre les nombreux intervenants en sécurité routière comme le transport, la justice, la RAAQ, l'éducation, etc.

Que fait-on des recommandations de tous ces comités d'étude ou de recherche qui coûtent cher mais qui font souvent du très bon travail? On n'en entend jamais

parler; pourtant, l'urgence de concentrer les ressources d'interventions en sécurité routière n'est plus à démontrer.

Si l'ensemble de la population avait la même réaction émotive et organisée lors d'une tragédie routière que lorsqu'un pont s'effondre on pourrait peut-être penser que nos législateurs bougeraient plus rapidement et adopteraient des mesures plus efficaces en matière de sécurité routière.

D'autres pays modernes comme le nôtre ont diminué de façon importante le nombre de blessés et de morts de la route. Le gouvernement du Parti québécois pour être conforme à sa politique de la personne avant tout, énoncée lors de la création de la Régie de l'assurance automobile, devrait s'appliquer immédiatement à développer un projet d'intervention pour diminuer ces morts accablantes et dévastatrices dont on entend parler à chaque lundi matin. Pour certaines autres maladies importantes, les moyens disponibles et efficaces sont souvent peu nombreux.

Pour ce qui est du problème des accidents de la route, il y a de nombreux moyens qui ont prouvé leur efficacité et il s'agit d'avoir la volonté de les mettre en place. Par exemple, un pays comme le Japon a diminué de 50 p. cent le nombre d'accidents causés sur les routes dans une période de sept ans. En coûts directs au Québec, il en coûte 1,3 milliard de dollars par année. En diminuant de 50 p. cent, on disposerait de l'argent nécessaire pour la création d'emplois pour la jeunesse.

Question de survie: bien voir et bien se faire voir

■ Réver d'un Noël blanc... et oui, déjà! Les cantiques et les décorations ont paru depuis quelques semaines du décor des centres d'habitat. Et la neige, si ce n'est déjà fait, s'apprête à nous recouvrir. Nous, et aussi bien sur nos transporteurs à quatre roues! Voici quelques propos sur une des règles les plus fondamentales de la conduite en hiver: une bonne visibilité.

Les «igloo-mobiles»: un danger sur quatre roues

Un «igloo mobile», vous connaissez? Probablement pas puisqu'on ne commercialisera jamais un tel véhicule. Et pourtant, il arrive à certaines occasions d'en voir sur nos routes. Ouvrez l'œil cet hiver. Vous les reconnaîtrez ainsi: ce sont des voitures complètement recouvertes de neige avec tout juste l'espace dégagé pour les yeux du conducteur ou, si vous aimez mieux, des «banes de neige roulants». En

fait, nous vous souhaitons d'en voir le moins possible, car ils représentent un danger non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour vous.

Si bien voir demeure évidemment crucial au chapitre de la sécurité, un dégagement approprié l'est autant en ce qui concerne le fonctionnement des systèmes essentiels à la sécurité. Pensez d'abord à libérer toutes les ouvertures et même les glaces de custode (vitres arrière des passagers). Vous vous réjouirez de l'avoir fait quand viendra le temps de stagner ou de changer de voie. Pour compléter, occupez-vous également de vos rétroviseurs extérieurs et pensez à les réajuster si nécessaire. Souciez-vous également de l'avant du véhicule: les phares, les feux de direction, etc. Dégarez bien la carrosserie (grille avant). N'oubliez pas que sous certaines conditions extrêmes, elle peut se bloquer et entrainer une surchauffe du moteur.

Enlevez également ce qui pourrait s'être amassé sur le capot, puisqu'une fois en marche, cette neige devient «poudrière», réduisant grandement la visibilité. Dégarez la base du pare-brise, les essuie-glace et les gicleurs du lave-glace. Il faut, dans la mesure du possible, débayer la prise d'air pour permettre le bon fonctionnement de la chauffeferrière. Et ce que vous laisserez sur le toit sera tôt ou tard à ramasser sur la glace arrière. Ces diverses étapes accomplies, vous êtes assurés de bien voir... Tâchez maintenant d'être vus des autres.

À ce chapitre, les feux arrière ont un rôle primordial. Pour vous faciliter la tâche, faites l'application d'une bonne étire un peu avant l'hiver. Celle-ci fera en sorte que la neige et la glace ne s'agrippent que peu ou pas du tout à la carrosserie.

Le balai que vous utiliserez a aussi son importance. Il faut éviter ceux qui risquent d'endommager la peinture de votre véhicule (parties en métal, crochets, etc.). Ceux qui possèdent un manche de bois s'avèrent plus durables que ceux en plastique, surtout par temps froid. Si vous êtes de petite taille, ou encore si les dimensions de votre voiture s'apparentent davantage à celles d'un mastodonte, prenez la précaution de choisir un balai muni d'un manche très allongé.

Les essuie-glace

Si on vous demandait de vous balader en voiture en conduisant avec un bandeau sur les yeux, probablement refuseriez-vous... à moins d'avoir certaines tendances suicidaires! Et pourtant, certains automobilistes négligent tellement leurs essuie-glace qu'ils ne s'éloignent que bien peu de cette comparaison. En effet, le bon fonctionnement de cet accessoire, auquel on ne prête souvent que trop peu d'attention, s'avère néanmoins essentiel à la sécurité de l'automobiliste.

La lame de caoutchouc qui assure le balayage du pare-brise flait par durcir avec le temps, souvent à cause du rayonnement du soleil ou en raison de l'action des particules contaminantes contenues dans l'air. Il faut donc conclure que vous devez les remplacer si vous constatez qu'après un bon nettoyage, ils continuent à effectuer un mauvais travail. Habituellement, cet se produit après 2 ans d'utilisation environ. Un balai complet d'essuie-glace vous coûtera de \$5 à \$10, voire même \$15 dans quelques cas. Si vous n'en changez que la lame en caoutchouc, il ne vous en coûtera que de \$2 à \$4 environ.

Vous détestez l'hiver? Les essuie-glace normaux aussi! En effet, la neige fondante et la glace se déposent sur les diverses parties de la lame, ce qui en réduit la flexibilité. Ainsi encombrés, ils ne pourront accomplir leur travail avec autant de zèle. Pour éviter ces ennuis, une solution: les essuie-glace d'hiver. Ces derniers, mieux habillés (la partie métallique étant enveloppée de caoutchouc), préviennent l'accumulation de glace et s'avèrent beaucoup plus efficaces (environ \$15 la paire et parfois plus).

Ayez soin, l'hiver, de toujours d'abord fermer la commande des essuie-glace, et ensuite le moteur de votre véhicule. En procédant autrement, dès la mise en marche du moteur après une certaine période de repos, les essuie-glace seront automatiquement actionnés et, s'il y a eu gel ou verglas, avant que les essuie-glace au pare-brise, vous risquerez alors de griller le moteur les actionnant. Et voilà une réparation pour laquelle vous devrez déboursier un minimum de \$100. Prenez même la peine de toujours soulever les essuie-glace (et non exercer une pression dans le sens de la course) lorsque vous constatez la présence de glace ou de verglas. Et n'oubliez pas l'essuie-glace arrière si votre véhicule en est muni.

Le liquide du lave-glace contribue en grande partie au bon nettoyage du pare-brise. Pourvu de propriétés détachantes, il contient de plus un antifigel spécialement conçu pour de basses températures. Lisez l'étiquette du produit que vous vous proposez d'acheter. Son point de congélation devrait être d'au moins -30°C, sinon encore plus bas si, lors des grands froids hivernaux, vous circulez régulièrement à haute vitesse sur autoroute par exemple (votre pare-brise se trouvant alors refroidi à une température bien inférieure à celle ambiante).

Quelques petits trucs de saison

■ Certains dégivrateurs en aérosol sont disponibles sur le marché. Ils font fondre la glace rapidement mais par contre, ils contiennent de l'alcool qui refroidit la vitre. L'humidité créée par cette fonte rapide risque donc de condenser à nouveau. En ayant soin de mettre le dégivrateur au maximum des que vous avez appliqué le produit, vous devriez en principe avoir de bons résultats. Mais les plus patients sont en principe assurés d'un résultat satisfaisant avec le traditionnel bon vieux racloir!

■ Pour dégonner les effets du verglas, recouvrez le pare-brise d'une feuille de plastique. Vous pouvez par exemple utiliser un sac à ordures que vous disposerez sur le pare-brise en ayant soin de recouvrir aussi les essuie-glace. Pour le maintenir en position, vous pouvez refermer les portières avant sur les extrémités du sac. Au moment du départ, vous n'aurez alors qu'à enlever la neige, puis le plastique.

■ Vous auriez intérêt à modifier votre technique de conduite lors des conditions extrêmes (neige, brouillard, neige fondante, pluie). Regardez le plus loin possible sur la route et ne fixez pas les phares des voitures qui vous croisent la nuit. Portez plutôt votre regard vers l'aventement droit de la chaussée. Lors de tempêtes, exercez vos yeux car la chute des flocons et le mouvement des essuie-glace peuvent avoir un effet hypnotique si votre regard reste fixe.

P. C-16

Québec, Le Soleil, mardi 27 novembre 1984



Quadruplégique depuis quatre mois à la suite d'un accident causé par un conducteur en état d'ébriété, Wendy Crawford, âgée de 20 ans, s'est entretenue, dimanche soir, avec le procureur général de l'Ontario, M. Roy McMurtry, à l'occasion de la projection d'un film parrainé par le gouvernement afin de lutter contre l'alcool au volant.

Ontario: film pour lutter contre l'alcool au volant

◆ TORONTO (d'après CP) — Afin de lutter contre les conducteurs en état d'ébriété responsables de la mort d'au moins une personne et de blessures à quelque 80 autres quotidiennement en Ontario, le procureur général de cette province, M. Roy McMurtry, a procédé, hier soir, au lancement d'un film visant à sensibiliser la population à ce problème social.

D'une durée de 38 minutes, "Make Sure It Isn't You" met en vedette les principaux "acteurs" de ce fléau social: victimes, conducteurs fautifs, policiers et coroners.

La plupart des victimes de cette production tournée au coût de \$110,000, y protestent entre autres contre les courtes peines judiciaires imposées aux conducteurs ivres reconnus coupables.

"Je suis conscient que nos tribunaux devraient être plus sévères", a mentionné M. McMurtry à l'issue de la projection du film qui sera bientôt disponible pour les stations de télévision, les écoles et les clubs sociaux.

"Mais en tant qu'individus, nous avons également le devoir d'être plus sévères envers nous-mêmes."

" LE DEVOIR " 30 novembre 1984

Les cyclistes en danger !

JO MALLÉJAC

Si l'on se réfère à la conférence de presse convoquée par Vélo-Québec la semaine dernière, le monde de la bicyclette est encore une fois en beau maudit au Québec.

Et entre nous, il y a de quoi.

Car il déplore la perte de trois vies humaines durant le week-end du 21 octobre. Trois vies supprimées à peu près de la même façon.

Le 19 octobre vers 23 h 15, sur la route de l'Église dans la paroisse de Saint-Pie X à Paspébiac, une camionnette pick up GM happe par derrière trois jeunes, dont deux circulaient à vélo, sur la chaussée. Le chauffard poursuit sa route, laissant derrière lui deux cadavres : Sylvain Loiseille, 13 ans, et Stéphane Labourdette, 15 ans, tous les deux de Paspébiac. Le troisième, Pascal Parizé, 13 ans, est dirigé sur le centre hospitalier de la Baie des Chaleurs à Maria. Selon les premières constatations des enquêteurs, les deux jeunes victimes ont dû être tuées sur le coup, ce qui ne laisse aucun doute sur la vitesse à laquelle se déplaçait le véhicule-frappeur.

Le lendemain matin au coin des rues Dieppe et Jean Talon à Montréal, le scénario est à peu près semblable, sauf qu'il fait jour. M. Harvey Abrahams, 36 ans, est également heurté par derrière, et décède sur le coup. Là encore le choc est terrible puisque la victime est traînée sur plusieurs dizaines de mètres.

Même si nous ignorons dans quelles conditions ces tueries sont produites, nous pouvons noter que leurs auteurs n'ont en fait qu'une seule chose à se reprocher

en regard de la loi : ils ont perdu le contrôle de leur véhicule. Car le code ne laisse aucun doute sur ce point : en toute circonstance, tout conducteur doit maîtriser la conduite de celui-ci.

C'est exactement sur ce point précis du code qu'ont également flanché les conducteurs qui ont tué la coureuse à pied Prudence Baxter, et le vétéran coureur cycliste Jack Eyami, qui n'ont pas eu la chance (peut-on appeler cela ainsi ?) de Jocelyn Lowell, cycliste de classe olympique, rendu infirme à vie par l'inconscience d'un camionneur qui l'avait fauché en pleine agglomération torontoise.

La loi du plus fort

Vous me répondez, surtout si vous êtes un automobiliste conscient de ses droits, que les cyclistes en prennent à leur aise. C'est peut-être vrai, encore qu'il faille se garder de généraliser.

Il y a environ deux millions de Québécoises et de Québécois qui enfourchent leur bicyclette à la belle saison, pour s'en servir bien souvent comme d'un moyen de transport écologique et hygiénique. S'ils étaient aussi insoucients que le disent ceux qui les vitupèrent, il devrait y avoir une moyenne de plus de 25 à 50 cyclistes tués (chiffre officiel) chaque année, rien qu'au Québec. Notez que dans 80 % des cas, ces décès sont causés par un choc à l'arrière. Et ce pourcentage est encore très élevé pour les quelque 500 autres cas de lésions plus ou moins graves qui sont recensés par ailleurs.

Or même s'ils ne roulent pas à l'accotement ou le long du trottoir, les cyclistes dans leur grande ma-

jorité restent parfaitement visibles pour tout conducteur VIGILANT et CALME, s'amenant derrière eux.

Comme la petite Pascale Gauthier, 15 ans, heurtée (encore de dos), le 25 juillet passé par une Trans-Am, lancée à 95 km/h sur la voie secondaire de service entre Deauville et Magog. Résultat : fractures du crâne, et des séquelles qui font qu'elle a de sérieux troubles de vision et une mémoire défaillante. Le comble : ses parents ont dû déboursier \$ 520 (1) destinés à compenser la perte encourue par le conducteur de la Trans-Am pour non-remboursement de la franchise. C'est le juge du tribunal des petites créances qui en a décidé ainsi. Aurait-on eu l'audace, pour ne pas dire autre chose, de se livrer à cette pantomime sordide si la petite Pascale avait été tuée ?

Assez de complaisance. Arrêtez les tueries.

Peut-on faire remarquer que les automobilistes pressés, même quand ils ne savent pas où ils vont, ralentissent quand une auto-police est en vue. Comment se fait-il qu'ils n'aient pas le même réflexe derrière un vélo ? Ils ont le temps d'apercevoir le constable qu'il double, en reluquant leur compteur de vitesse. Mais ils ignorent le cycliste. Allez savoir pourquoi ?

Moi je vais vous le dire : au Québec le pourcentage de tuera est beaucoup plus élevé que nous le supposons. Et il est temps que ça change. La loi du plus fort finit par écraser le monde.

(1) Vélo-Québec a décidé la création d'un fonds d'aide juridique aux cyclistes accidentés. Le premier à en bénéficier sera Pascale Gauthier (On peut adresser des fonds à Vélo-Québec - 1413 rue Jarry est, Montréal H2E 1Z7, en mentionnant dans le coin gauche de l'enveloppe : « Fonds d'aide juridique ».

Comment punir un chauffeur ivre?

Le ministre fédéral de la Justice, M. John Crosbie, veut agir vite au moins sur un point: la législation concernant l'ivresse au volant. On le comprend: le temps des Fêtes approche, avec tout ce que cela comporte d'excès plus ou moins volontaires et de possibilités d'abus. Le ministre veut prévenir les uns et les autres en renforçant la loi. D'accord; mais pas trop vite.

La semaine dernière, à Toronto, un forum public sur la question des accidents causés par la consommation d'alcool faisait entendre des avis divers. Par exemple, un professeur de droit de l'université Western, le docteur Robert Solomon, déclarait: «J'ai de sérieux doutes sur l'influence de nouvelles lois pour changer le nombre de morts sur les routes. Nous disposons déjà d'un bon ensemble de lois puissantes tant au plan fédéral que provincial.»

C'est vrai que des lois existent. C'est vrai qu'elles sont déjà relativement sévères. Mais c'est aussi vrai qu'elles ne sont pas suffisamment efficaces: il suffit de penser aux 175,000 infractions commises dans ce domaine l'an dernier, au Canada, pour se convaincre que la loi n'effraie pas tous les buveurs d'alcool.

C'est à cause du nombre de délits, mais surtout à cause du nombre d'accidents mortels sur les routes que le dernier gouvernement libéral avait manifesté son intention d'amender la loi en février dernier. Mais sa nouvelle législation était comprise dans un bill omnibus qui n'a jamais pris forme de loi. M. Crosbie poursuit donc les intentions de ses prédécesseurs. On peut louer son esprit non partisan et son souci d'agir rapidement.

Mais il n'est peut-être pas nécessaire de présenter une loi qu'il faudrait adopter avant Noël si l'on n'est pas absolument certain qu'elle répond à la situation et sert mieux la population que la législation présente, si on sait l'appliquer.

D'abord, il est évident que la conduite en état d'ébriété correspond à une érosion de la conscience sociale. Celui qui se sent responsable de sa vie et de celle des autres devrait, normalement, ajuster sa conduite à cette responsabilité. Et si ce n'est lui qui le fait, ceux qui l'entourent devraient partager sa responsabilité. Le problème, c'est que le mot «responsabilité» ne correspond à rien dans l'échelle des valeurs de plusieurs.

Alors, la loi peut faire peur à ceux qui ne savent pas utiliser leur conscience. Ou elle peut les forcer à quitter leur voiture ou à laisser la conduite à d'autres.

C'est vrai: c'est ce que fait la loi actuelle. Si l'on compte encore trop d'infractions, c'est moins à cause de la timidité de la loi qu'à cause du manque de surveillance policière pour la faire respecter. Comptez les policiers sur les routes ou dans les rues dans les nuits du vendredi ou du samedi: et comptez les automobilistes qui conduisent de façon dangereuse. L'illogisme n'est pas dans la loi mais dans la surveillance.

Et puis, une loi nouvelle ne sera valable que si elle respecte les situations: il est ridicule de tout évaluer par un simple degré d'alcool dans le sang, sans tenir compte des circonstances d'âge, par exemple. Une loi qu'on applique sans discrétion ni réflexion nuit à la justice. Et l'on sait que cela se produit.

Donner plus de dents à la loi? D'accord; mais aussi, plus de chances de l'appliquer avec intelligence et discernement. Pour cela, avant que le ministre ne présente sa loi, il ferait bien de réunir spécialistes de médecine, de droit et de police. Ensemble, ils devraient comprendre l'humanité et ses faiblesses.

Jean-Guy DUBUC

9/10/24

Nez Rouge: le pari de l'éducation

La période des Fêtes qui débute constitue une pause bénéfique pour les retrouvailles familiales et communautaires. Elle est aussi une occasion pour tous, du deuxième au quatrième âge, de trinquer et même d'abuser de la vive bouteille avant de reprendre le volant au petit matin. Annuellement, il en résulte un Noël et un Nouvel An endeuillés, des victimes innombrables.



Afin de prévenir ces accidents de la route, il vaut donc mieux oublier sa voiture que de s'en servir à l'encontre des autres et de soi lorsqu'on se sait porté à lever le coude. Et l'entourage ne fait preuve que d'humanisme et de civisme s'il s'affaire à éloigner du volant les lurons éméchés.

C'est dans cette perspective qu'il faut accueillir avec un vif intérêt l'opération "Nez Rouge" qui se déroulera dans la région de Québec, du 13 au 23 décembre. Chaque soir et ce jusqu'au milieu de la nuit, en collaboration avec les restaurateurs, hôteliers, grands bureaux et certains médias, un service de chauffeurs bénévoles sera à la disposition des adeptes de l'alcoolémie.

Né d'une idée mûrie par l'entraîneur de l'équipe de nageurs de l'université Laval, M. Jean-Marie De Koninck, ce plan d'action s'avère effectivement une alternative à la répression policière traditionnelle qui vaut ce qu'elle vaut dans la mesure où elle ne fait guère évoluer les mentalités quant au mariage de l'alcool et du volant.

La persuasion par l'éducation et la confiance en l'individu a plus de chances de réussite que la peur de l'alcootest, de l'amende ou de la prison. Car l'ivresse a cette particularité de diffuser la peur et de stimuler l'aventurisme. L'environnement immédiat d'une personne en état d'ébriété peut mieux, avec patience et psychologie, convaincre celle-ci de se laisser conduire à son refuge nocturne.

C'est devenu une coutume pour les pouvoirs publics que de menacer de serrer les dents de la loi peu avant les Fêtes, justement pour donner la frousse aux automobilistes qui s'enivrent.

Une semaine avant Noël, l'an dernier, l'ex-ministre libéral fédéral de la Justice à Ottawa, M. Mark MacGuigan, rendait publics, par exemple, des amendements extrêmement punitifs au code criminel pour décourager la conduite en état d'ébriété. La presse en parla abondamment dans les jours qui suivirent mais le projet libéral ne fut jamais adopté par le Parlement...

Son successeur conservateur, M. John Crosbie, revenait à la charge, en novembre, promettant lui aussi l'adoption de lois rigoureuses, avant Noël, pour éliminer l'ivresse de nos routes. Il n'en reconnaissait pas moins, du même souffle, que l'alcoolisme au volant origine d'un problème social qui ne disparaîtra pas par la seule coercition législative.

Il est assez navrant de constater, dans l'opinion publique, le simplisme de tous ces appels au législateur pour enrayer un fléau tellement plus complexe. Parce que le carnage s'intensifie sur les routes, d'aucuns, comme aux Etats-Unis et au Québec, s'imaginent qu'en discriminant les jeunes — l'élévation à 21 ans de l'âge légal pour consommer de l'alcool — on va tuer le mal à la racine. Comme si les tueurs de la route ne se retrouvaient pas aussi massivement chez les adultes légalement habilités à boire.

En ce domaine, l'insouciance ou l'inconscience individuelle incitent souvent à contourner les lois même les plus dures. Voilà pourquoi l'opération "Nez Rouge" mérite un essai loyal chez nous, la persuasion inclinant, sans qu'on s'en doute, à sauver des vies humaines.

LA PRESSE, MONTRÉAL, LUNDI 10 DÉCEMBRE 1984

La SQ oblige Longueuil à remplacer les brigadiers scolaires par des policiers

■ Au moins jusqu'à la période des fêtes, la protection des écoliers dans les rues de Longueuil sera l'affaire du corps policier municipal.

PÉRIODE D'ÉTÉ

C'est vendredi que l'administration Finet apprenait de la firme « Gestion Sorbonne Ltée » que les 45 brigadiers scolaires ne seraient plus en fonction à compter d'aujourd'hui.

Ce bris de contrat est survenu à la suite d'une « trouvaille » des stratèges de la Sûreté du Québec qui, en guerre froide contre le gouvernement Lévesque, ont relevé un article de loi stipulant que la protection des enfants sur le chemin de l'école doit « être confiée à des agents de sécurité ». Un statut que n'ont pas généralement les simples brigadiers scolaires, souvent recrutés parmi les mères de famille et les adolescents.

Deux résolutions

Cependant, le maire Jacques Finet a indiqué au conseil municipal qu'elle ne semble pas claire, la loi soulevée par la Sûreté du Québec, qui entend ainsi poursuivre ses moyens de pression pour obtenir les augmentations salariales refusées par le gouvernement malgré le jugement d'un arbitre.

Pressé de questions par une dizaine de parents soucieux de la sécurité des enfants, le maire les a toutefois rassurés en affirmant clairement que les policiers municipaux seront affectés à cette tâche jusqu'au congé des fêtes.

Il en coûte habituellement \$200 000 par année pour rémunérer les brigadiers scolaires. Si la Ville devait les remplacer par ses policiers municipaux, cette facture pourrait facilement doubler ou même tripler. On comprendra alors pourquoi l'administration Finet tient à régler cette question au plus tôt.

" LE SOLEIL, 14 déc. 84

Assurance-auto: la loi sera amendée

Le gouvernement du Québec apportera un amendement à la loi sur l'assurance-automobile à la suite du jugement de la cour d'appel statuant que les victimes d'accidents d'automobiles, au cours des cinq dernières années, peuvent réclamer des compensations pour douleurs et souffrances.

par Pierre MARTEL

Une porte-parole du ministre des Transports, Mme Monique Prince, a révélé hier que le gouvernement avait pris une décision sur le sujet. Toutefois, elle ne sera connue seulement lorsque débutera l'étude du projet de loi 81, projet de loi amendement la loi sur la sécurité routière.

Normalement, l'étude de ce projet de loi devrait avoir débuté. Mais, la procédure utilisée par l'opposition, au cours des derniers jours, a retardé le processus. On peut donc s'attendre à ce que l'amendement soit connu au cours des prochains jours.

En 1977, la loi sur l'assurance automobile prévoyait une in-

demnisation pour la douleur ou la perte de jouissance à la suite d'un accident. Mais, en 1979, la loi était amendée pour préciser que le principe de l'indemnisation pour douleur ou perte de jouissance ne s'appliquait plus lorsque la blessure n'était que temporaire.

Or, la cour d'appel vient de statuer que cet amendement doit être rejeté parce qu'il ne respecte pas l'esprit de la loi.

Selon Me Claude Masse, professeur de droit à l'université de Montréal et ex-membre du conseil d'administration de la Régie de l'assurance-automobile, dans une déclaration à un quotidien montréalais, l'application du jugement de la cour d'appel impliquerait des déboursés d'environ \$75 millions pour la régie.

La Régie de l'assurance-automobile conteste les chiffres avancés par Me Masse. "Nous évaluons que l'application du jugement pourrait nous coûter au plus de deux à trois millions de dollars," précise M. Alain Bélanger, adjoint exécutif au président de l'organisme.

" LE DEVOIR " , 14 déc. 84

■ Il faut payer le nettoyage

OTTAWA (PC) — Les conducteurs responsables d'un accident de la circulation sont également responsables des dépenses de nettoyage et des autres dommages qui ont pu être causés à la route. C'est ce qu'a statué la Cour suprême du Canada, hier, dans un jugement unanime rédigé par le juge Willard Estey. Selon la Cour, le gouvernement, « en sa qualité de propriétaire de la route, a subi des dommages à sa propriété » et il a « le droit d'être indemnisé pour les dommages ainsi subis ». La cause provenait d'un accident survenu sur une route provinciale de l'Ontario, accident qui était imputable uniquement à la négligence du conducteur du véhicule. À la suite de la collision, la route était jonchée de débris et de l'essence y était répandue, ce qui constituait un risque d'incendie ou d'explosion. La police provinciale a donc demandé aux pompiers d'enlever les débris et de se tenir prêts en cas d'incendie. Il en a coûté \$300 pour obtenir l'intervention des pompiers et c'est cette somme que le gouvernement essaie de récupérer de la personne responsable de la collision. La Cour d'appel de l'Ontario avait statué que le conducteur n'avait « aucune obligation envers l'État en ce qui concerne la route » et que cette route fait partie du domaine public, tout comme les impôts perçus pour l'entretien de ces routes. Selon la Cour suprême, l'accident a causé la fermeture temporaire de la route. « La route a été bloquée à cause des actes négligents de l'inimé. Elle a cessé d'être une route au sens de voie de circulation ».

Le Québec doit se doter d'une médecine d'urgence sur les routes

CAROLE BEAULIEU

S'il veut hausser le taux de survie de ses accidentés, le Québec doit étatiser ses services ambulanciers urbains et se doter d'une véritable politique de médecine d'urgence en région et sur les routes, soutient la Société québécoise pour l'avancement des services médicaux d'urgence (SQQASMU).

L'organisme, qui présentait hier son bilan annuel de l'état de la médecine d'urgence au Québec, a fait parvenir au gouvernement québécois une quinzaine de recommandations visant à maximiser l'efficacité du service d'Urgences santé, à favoriser le développement en régions de services de médecine d'urgence et à améliorer l'accessibilité à ces services sur les grandes routes du Québec.

« À Montréal, le taux de survie des polytraumatisés et des victimes d'arrêt cardiaque demeure en deçà de ceux enregistrés dans d'autres grandes villes américaines, dénonce la présidente de la SQQASMU, le Dr Hélène Lamontagne, pourtant Urgences santé est potentiellement le meilleur service d'urgence au monde, mais son potentiel est mal utilisé. »

Selon le Dr Lamontagne, il est temps que le gouvernement prenne conscience de la différence entre « service ambulancier » et « médecine d'urgence » et légifère en conséquence.

À ce chapitre, la société recommande la création de deux flottes distinctes d'ambulances: l'une destinée au transport ambulancier des personnes devant se rendre à l'hôpital pour des traitements, l'autre réservée aux véritables urgences médicales. Chacune des flottes disposerait de personnel distinct.

« Les cliniques privées doivent se rendre disponibles pour répondre la nuit aux mères inquiètes de la fièvre de leur enfant », de façon à libérer Urgences santé pour les véritables urgences médicales.

De même façon, la SOMASQU recommande la séparation en milieu hospitalier des urgences mineures et majeures, les premières devant être vues par un omnipraticien, les secondes par des spécialistes de la médecine d'urgence.

La SQQASMU soutient que seule l'étatisation des services ambulanciers urbains — en mettant un terme aux luttes de pouvoirs opposant actuellement médecins, sociétés ambulancières et fonctionnaires — pourra résoudre les problèmes d'Urgences santé.

Selon le Dr Lamontagne, qui a travaillé pendant plus de deux ans comme médecin à Urgences santé, il est inacceptable que les services d'urgence médicale soient laissés à l'entreprise privée alors que les services policiers et d'incendie sont étatisés.

Cette confusion, « entre l'employeur qui paie et celui qui détermine les normes de soins », crée selon elle un climat de travail invivable, des disparités dans les conditions de travail et rend difficile la coordination.

« Les médecins et techniciens qui sont sur la route n'ont même pas de casier, de lieu où se changer lorsqu'ils sont salis », précise Mme Lamontagne.

La SQQASMU convient qu'il serait irréaliste d'espérer offrir à tous les québécois, vu leur dispersion sur le territoire, de services d'urgence médicale

dans un délai de quatre à six minutes tel que visé à Montréal.

L'organisme souhaite donc que le gouvernement encourage la création en région de services complémentaires du type d'Urgences Si-Sauveur, un service offert depuis deux ans par des techniciens bénévoles auxquels les citoyens peuvent faire appel via la police locale.

Les dépenses d'équipement et de fonctionnement du service sont financées, à raison de \$2,000 par année, par chacune des trois municipalités du grand St-Sauveur et par les dons de citoyens. Depuis sa création le service a répondu à plus de 350 appels.

« L'urgence en milieu rural est encore un domaine extrêmement négligé », précise la présidente de la SOMASQU, Mme Hélène Lamontagne. Ils ont souvent de moins bons équipements.

" LE DEVOIR " , 15 décembre 1984

Pour mieux faire face aux urgences routières

(CB) — L'installation sur les grandes routes québécoises d'un panneau indiquant le numéro de téléphone du service ambulancier le plus proche pourrait sauver de nombreuses vies.

C'est ce que soutient la Société québécoise pour l'avancement de service médicaux d'urgence (SÔQASMU) dans son bilan annuel de l'état de la médecine d'urgence au Québec.

Selon la SÔQASMU, les grandes routes sont encore les lieux où les victimes d'accidents ont le moins de chance d'être secourues rapidement. La société présente donc au gouvernement québécois sept recommandations pour améliorer les services d'urgence sur les routes:

☐ Transformer les cabines administratives des postes de péage en poste de premiers soins;

☐ Installer sur les routes de panneaux indiquant le numéro de téléphone des soins d'urgence de la région;

☐ Augmenter le nombre de boîtes té-

léphoniques rapidement accessibles sur les grandes routes;

☐ Rendre les cours de premiers soins obligatoires pour tous les détenteurs de permis de conduire;

☐ Renverser la tendance actuelle à réduire le nombre d'heures de cours de premiers soins offerts aux aspirants policiers;

☐ Joindre au formulaire de renouvellement de permis de conduire des renseignements non seulement sur les procédures administratives à suivre en cas d'accident mais surtout sur les premiers soins;

☐ Pénaliser plus sévèrement les conducteurs en état d'ébriété et mettre de l'avant une véritable campagne de sensibilisation des jeunes.

La présidente de la SOMASQU, Mme Hélène Lamontagne, a indiqué que son organisme comptait intervenir auprès du ministère des affaires sociales, du ministère des transports et du ministère de l'éducation pour tenter de faire adopter certaines de ces mesures.

Amende et suspension de permis dès la première infraction

Desir 20/12/84

MICHEL C. AUGER

OTTAWA (PC) — Le ministre de la Justice, M. John Crosbie, a déposé, hier aux Communes une série d'amendements au Code criminel qui comprennent presque en entier les modifications proposées au début de l'année par l'ancien gouvernement libéral.

Le projet de loi impose des peines plus sévères aux personnes trouvées coupables de conduite en état d'ébriété, crée de nouvelles infractions pour vol ou manipulation de données informatiques, abolit les mandats de

main-forte et accorde aux policiers le droit de demander un mandat par téléphone.

Le projet de loi est, selon M. Crosbie, fort peu controversé et devrait être adopté rapidement par les Communes au cours du mois de janvier ou tôt en février.

Le gouvernement entreprendra une campagne de publicité de quel que \$ 200,000 pour informer les citoyens des nouvelles dispositions du Code criminel, a-t-il ajouté.

Les changements les plus importants touchent les personnes trouvées coupables de conduite en état d'ébriété, qui recevront une amende

minimale de \$ 300 et une suspension de leur permis de conduire pour trois mois dès la première infraction.

La conduite dangereuse est maintenant passible d'un maximum de cinq ans d'emprisonnement et d'une suspension du permis de conduire pendant trois ans, mais cette peine passe à dix ans d'emprisonnement et la suspension du permis pendant dix ans dans les cas où la conduite dangereuse cause des lésions corporelles.

Les personnes en état d'ébriété et trouvées responsables d'un accident causant la mort seront passibles de 14 ans d'emprisonnement et de dix

ans de suspension du permis ou, si elles sont trouvées coupables de négligence criminelle, elles seront passibles d'emprisonnement à vie et de suspension à vie du permis.

Les personnes incapables de fournir un échantillon d'haleine à cause d'un accident ou autrement devront se soumettre à un test sanguin destiné à établir le taux d'alcool dans leur sang; prévoit un autre amendement.

Les mandats de main-forte — grâce auxquels certains policiers pouvaient, surtout dans des cas de trafic de drogue, effectuer des perquisitions sans demander chaque

fois à un juge de leur donner un mandat spécifique — seront abolis.

Ils seront remplacés par des télé-mandats, un système par lequel les policiers pourront demander un mandat à un juge sans avoir à se présenter en personne devant un juge.

En lieu et place, on leur demandera de faire, au téléphone ou autrement, une déclaration sous serment expliquant les motifs de la demande de perquisition, demande qui devra être approuvée par un magistrat.

Selon M. Crosbie, ceci sera spécialement utile dans les régions telles que les Territoires du Nord-Ouest, où il faut parfois faire des centaines de kilomètres pour trouver un juge.

De nouveaux types d'infractions sont créés en ce qui touche l'informatique. Ainsi, la destruction ou la falsification délibérée de données informatiques, tout comme le fait de gêner intentionnellement l'emploi légitime de données de ce type sont maintenant passibles de dix ans de prison.

De même, les dispositions sur le vol ou la falsification de cartes de crédit seront renforcées pour permettre, entre autres, d'entamer des poursuites dans une province autre que celle dans laquelle l'infraction est présumée avoir eu lieu.

Les victimes de vols pourront aussi, grâce à un nouvel amendement, récupérer plus facilement et surtout plus rapidement les articles qui leur ont été dérobés et qui, autrefois, demeuraient sous la garde des policiers pour servir d'éléments de preuve lors d'un procès.

De plus, les nouveaux amendements au Code criminel — réunis

dans un projet de loi de près de 200 pages — accéléreront les procès devant jury, amélioreront la protection du secret professionnel des avocats et rendront plus facile l'imposition de sentences de travaux communautaires au lieu de la prison.

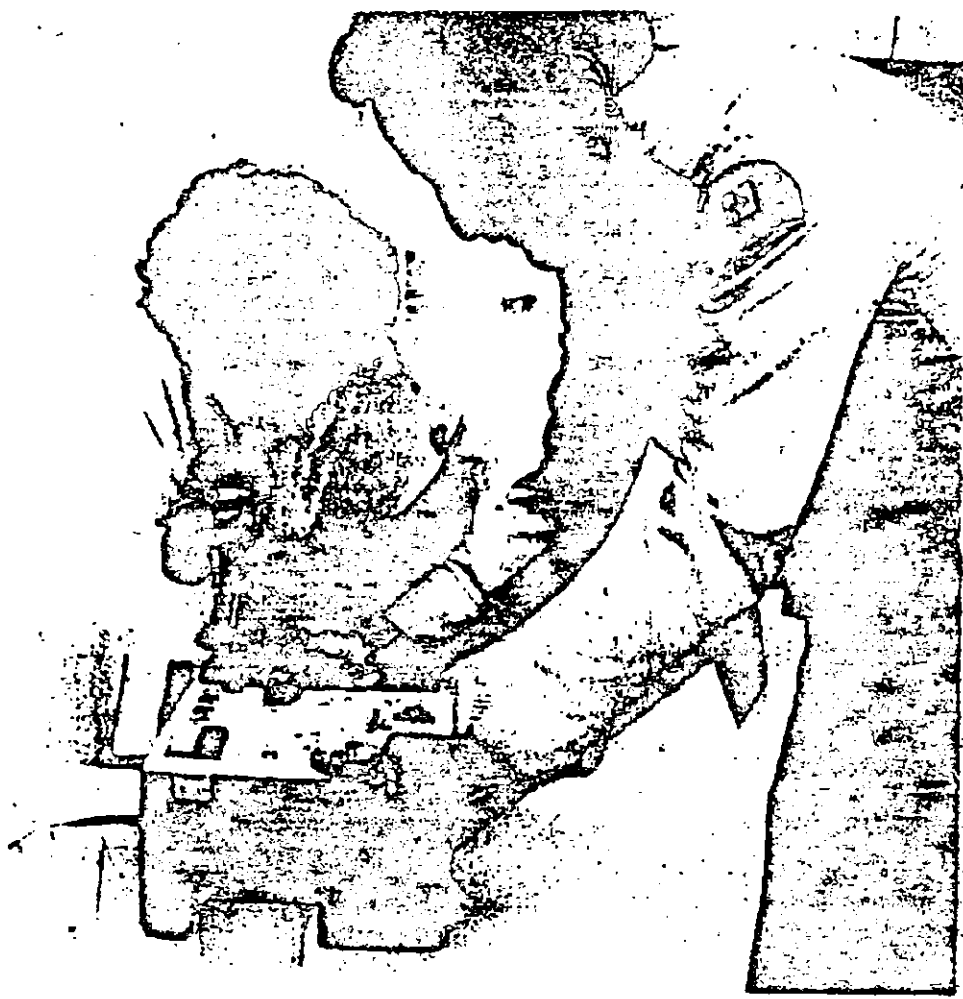
Cependant, le projet de M. Crosbie laisse de côté certaines modifications qui avaient été proposées par l'ancien gouvernement, en particulier en matière d'obscénité, de prostitution et d'outrage au tribunal.

Ces sujets seront traités dans une autre série d'amendements qui seront présentés au début de l'année prochaine.

Sur la question de l'obscénité et de la prostitution, M. Crosbie a dit espérer qu'il aura reçu d'ici là les conclusions de la Commission Fraser qui étudie présentement ces questions, mais il affirme qu'il n'attend pas attendre plus tard que le mois de février avant de légiférer, que le rapport ait été remis ou pas.

Lour se fait la critique libérale en matière de Justice, M. Robert Kaplan s'est demandé ce qui avait pris si longtemps pour que M. Crosbie présente aujourd'hui un projet de loi pratiquement identique à celui qu'avait proposé le gouvernement libéral.

M. Kaplan affirme également que son parti serait d'accord pour accélérer les procédures et que la section du projet de loi sur la conduite en état d'ébriété doit être approuvée d'ici l'ajournement des Fêtes, de même, section qui, ironiquement, avait été proposée il y a un an jour pour jour par l'ex-ministre Mark MacQuiggin.



Trois volontaires, dont la journaliste Micheline Laffamme, ont accepté hier matin d'abandonner leur café pour une bière et de subir l'alcootest afin de montrer la progression des effets des consommations.

Les étapes de l'ivresse

◆ Vous croyez que les quelques petites cerises que vous avez "dans le nez" ne sont pas suffisantes pour modifier votre comportement et altérer votre jugement?

Jetez un coup d'oeil sur ces données fournies par le Dr Michel Marois et peut-être, lors, vous verrez les choses d'une façon tout fait différente:

Deux consommations (deux petites bières, trois onces de shiaky ou autre alcool ou 10 onces de vin) amènent une concentration alcool de 0.04 dans le sang. Le buveur est encore apte à conduire, mais doit faire preuve de plus d'attention et sa réaction aux sources lumineuses commence à être altérée. Il commence à éprouver une gaieté exagérée, une détente mentale et une sensation de profondeur.

Une consommation de plus et le taux atteint 0.08. A ce moment, la vision devient troublée, la cornée est plus sensible, le champ visuel se rétrécit. Le buveur éprouve des vertiges, des problèmes d'équilibre et de coordination des mouvements. Son jugement est aussi affecté. Ce taux est la valeur limite reconnue par l'Organisation mondiale de la santé et la limite légale dans plusieurs pays.

Quatre consommations prises rapidement nous mènent au fatidique 0.08. Outre les symptômes décrits précédemment, la vision périphérique est quasi nulle, ce qui est souvent une cause d'accident.

Cinq consommations et c'est le 0.10. L'état

psychique continue à régresser, les décisions et la maîtrise sont grandement perturbées. La prudence a tendance à disparaître, le conducteur se montre plus téméraire, prend des risques, roule vite, fait fi des signaux. Il a des hésitations qui peuvent être fatales, surtout dans les dépassements dangereux. Sa vision est embrouillée, il est facilement ébloui et s'adapte difficilement à l'obscurité. C'est à ce niveau qu'un profane commence vraiment à être conscient de la grande influence de l'alcool.

L'ivresse marquée intervient après huit consommations, où l'on atteint le taux de 0.16. Les troubles d'équilibre sont flagrants, l'appréciation des distances est nulle, le sujet est turbulent.

A 0.24 ou après 12 consommations rapides, les choses se gâtent: c'est la démarche sans équilibre du gars saoul, la perte des réflexes de défense et de la sensibilité. Et, à ce niveau, commence l'hypothermie, c'est-à-dire la baisse de la chaleur du corps. Pour plusieurs, on peut commencer à dire qu'à ce point ils sont ivres-morts.

L'étape suivante est plus rare et celui qui s'y rend a de fortes chances de se retrouver dans le coma. C'est le 0.40 qui a cependant été observé quelques fois.

La mort par intoxication alcoolique intervient en principe à 0.50 qui est l'équivalent de 25 petites bières, 40 onces de whisky ou 130 onces de vin. Mais, à ce point, vous avez peu de chance de lire...

Expériences à C.J.R.P.

Trois Journalistes testent les effets de L'ALCOOLTES

◆ Trois "volontaires" volontaires ce sont des francs compta. Mais, que l'alcool pourrait plus rapidement qu'ils ne le croyaient venir altérer leurs facultés et ce même avant le cercle fermé par la loi.

Textes par
Michel TRUCHON

C'est dans le cadre de l'émission matinale de Michel Villeneuve, à C.J.R.P. que trois journalistes avaient accepté l'invitation de leur confrère Denis Langlois de "lever le coude" au profit de l'expérience.

Deux agents de la Sécurité du Québec étaient là avec l'alcootest pour enregistrer la progression de l'état des trois volontaires et un pathologiste, le Dr Michel Marois, expliquait les effets de l'alcool sur l'organisme.

C'est à 7h30 que le directeur de l'information, Michel Montpetit, a "enfilé" son premier gin. Après deux consommations, il passait un premier test, donnant un résultat de 0.03. Le seuil légal de 0.05 était atteint après le quatrième verre, aux alentours de 9h.

Pour les fins de l'expérience, même s'il commençait à "avoir son voyage", Michel Montpetit avalera un cinquième verre à 9h15. Un quart d'heure après, l'aiguille monte à 0.105.

"Celui-là était vraiment de trop..." dit le journaliste, surtout qu'à compter de la troisième consommation, il avait

déjà commencé à avoir de la difficulté à réunir les tests de coordination des mouvements que les policiers lui faisaient passer.

Curieusement, même si c'était au cours d'une expérience et qu'il était conscient qu'il fallait qu'il observe ses réactions, Michel Montpetit n'a pas hésité à dire qu'il se sentait capable de conduire sa voiture, s'il le fallait.

"Détérioration des facultés de jugement..." commente alors le Dr Michel Marois.

La séance s'est terminée avec le cinquième verre, pour le directeur de l'information, qui n'avait plus du tout le goût de poursuivre la fête. "Je suis d'une inefficacité exemplaire..." dit-il, en appréhendant les heures qu'il lui faudrait pour redevenir sobre.

La journaliste Micheline Laflamme, elle, a bu trois petites bouteilles de bière et demie. Suffisamment pour faire monter l'aiguille de l'alcootest à 0.05 et la rendre gale, tout en lui procurant la crainte de basouiller quand elle s'dû se présenter au micro.

Son confrère Pierre Saint-Arnaud, lui, s'est contenté de trois petites bières. "Même à 0.05 je commence à sentir que mes facultés sont affaiblies. Si on me demandait de conduire, je le ferais sans doute, mais j'hésiterais, je serais beaucoup plus prudent..."

Cette expérience montre à quel point l'alcool peut affecter les buveurs, surtout quand ils ne font pas attention

à la modification de leur état.

Selon le Dr Marois, boire raisonnablement pour rester dans les normes tolérables, signifie l'absorption d'une consommation à l'heure, que cela soit une petite bière, une once et quart d'alcool ou cinq onces de vin.

Et, selon le pathologiste, la physique des individus ne change guère leur réaction face à l'alcool, à moins qu'ils soit en présence de gros buveurs réguliers qui en maîtrisent mieux les effets.

De plus, dit le médecin, il n'y a pas de recette miracle pour récupérer. Tous les trucs qu'on colporte à droite et à gauche (beurre d'arachide, huile végétale, café noir) ne sont que des mythes. La seule solution est naturelle: laisser travailler le foie et attendre que l'organisme élimine l'alcool.

Les policiers, eux, ont rappelé que les gens devaient se méfier des conséquences, s'ils boivent. Chiffres à l'appui, ils ont répété que les accidents les plus dramatiques étaient dus à l'alcool. Comme les responsables de toutes les campagnes de sobriété et de modération, cette année, ils ont à nouveau dit aux conducteurs qu'il était préférable de trouver un moyen de rentrer chez eux en sécurité plutôt que de prendre la route en état d'ébriété.

"LE SOLEIL", 21/12/84

50
Soleil, lundi 31 décembre 87

D'autres morts attribuées aux transmissions de Ford

◆ WASHINGTON (d'après UPI) — Le nombre d'Américains qui ont trouvé la mort à la suite d'une défectuosité de la transmission automatique de leur véhicule de marque Ford a augmenté depuis que Washington a permis à la compagnie de publier, seulement des avertissements plutôt que de procéder au rappel et à la réparation des véhicules, soutient un rapport d'un groupe de consommateurs, rendu public hier.

plusieurs fonctionnaires du gouvernement Reagan continuent encore de soutenir que la solution de la compagnie d'envoyer des avertissements aux propriétaires rapporte des dividendes et que le nombre de victimes a "diminué significativement" depuis sa mise en vigueur en juin 1981."

Le Centre de la sécurité routière a découvert que depuis le 31 décembre 1980, 77 personnes ont trouvé la mort et 1,100 autres ont été blessées lors de 3,500 accidents imputables à un vice de transmission qui permettait aux véhicules d'avancer ou de reculer malgré que leur bras de transmission ait été engagé à la position "park".

Selon M. Clarence Ditlow, directeur exécutif de l'organisation, un total de 260 conducteurs auraient ainsi perdu la vie depuis que le problème a été décelé en juin 1980 après trois ans et demi d'investigations.

"Cette défectuosité des véhicules Ford est la pire jamais enregistrée, fait état le rapport. Et

77 décès dus à des transmissions Ford DÉFECTUEUSES

Washington (AP) — Au moins 77 personnes auraient péri aux États-Unis en raison de défectuosités dans les transmissions de voitures Ford, au cours des quatre années depuis lesquelles un compromis entre le gouvernement de Washington et le fabricant d'automobiles a permis à ce dernier de ne pas rappeler une grande quantité d'autos.

Le Centre for Auto Safety, dans un mémoire au secrétaire du Transport, Elizabeth Dole, affirme que le compromis, qui prévoyait que les automobilistes seraient informés des risques considérables qui les menacent, n'a donné aucun résultat probant.

L'organisme dénonce également le gouvernement qui prétend que le nombre des décès dus à ce type d'accidents a considérablement diminué

voit qu'il y avait eu des avertissements, sous forme d'étiquettes auto-adhésives, seraient placés sur les pare-brise de quelque 20 millions de voitures.

Selon le Centre for Auto Safety, un organisme créé par l'avocat des consommateurs Ralph Nader, 3 500 accidents se sont produits mettant en cause des Ford dont la transmission a glissé inopinément de la position de marche avant à arrière. Ces accidents ont fait 77 morts, y compris 68 personnes qui voyageaient dans des voitures portant l'avertissement ci-dessus mentionné.

Manipulation

L'organisme accuse Washington d'avoir enroulé cette hécatombe en manipulant les statistiques et en refusant d'insister sur des dizaines de cas d'accidents mortels semblables.

À Washington, l'Agence nationale de sécurité a nié ces affirmations.

Journal de Québec, lundi 31 décembre 87

La ceinture: bouclez-la!

par Nicole Jobin

Nous sommes le 22 juin 1984. Il est 22h50. Non loin de Notre-Dame-de-la-Salette, sur la route 309, les agents Michel Pellerin (4867) et Ghislain Poulin (7296), du poste de Buckingham, roulent en direction de leur unité. Vitesse: entre 80 et 90 km/h (entre 50 et 60 mi/h). L'impact est effroyable: l'auto-patrouille, faisant subitement face à cinq chevaux, vient d'en percuter trois, qui y trouvent la mort. On découvrira par la suite que les animaux étaient en liberté en raison d'une barrière d'enclos mal fermée. Laissons parler le conducteur, l'agent Pellerin: "L'impact fut tel que le véhicule de la Sûreté du Québec fut complètement détruit; grâce à notre ceinture de sécurité, nous n'avons eu que de petites lacérations. Sans celle-ci, il est fort possible que nous aurions été tués ou gravement blessés".

Un vaccin pour combattre les accidents de la route

Combien de Québécois et de Québécoises n'iront plus travailler en 1985? Où seront-ils? Vous retrouverez peut-être leurs noms dans les journaux du lundi, sous la rubrique des accidents de la route...

On sait pourtant qu'il existe un vaccin efficace, reconnu par tous les spécialistes dans le domaine routier. Il s'agit d'un vaccin facile à administrer et disponible à peu de frais. Le seul élément inusité est qu'il doit être administré à tous les jours pour être vraiment efficace. Ce vaccin extraordinaire, à la portée de tous, y com-

pris les policiers en devoir, c'est la ceinture de sécurité ou, pour l'enfant, le siège d'auto spécialement conçu à cette fin.

Lorsqu'un accident se produit, la personne non retenue subit deux sortes de collisions: la première, celle de son véhicule frappant l'autre voiture, et la deuxième, quand la force de l'impact précipite cette personne, telle une fusée téléguidée, vers le pare-brise, les fenêtres ou les autres passagers.

Personne ne pense qu'il va mourir sur une route, victime d'un accident, pas tant parce qu'on se croit immortel, mais plutôt parce qu'on se dit qu'un accident ne peut nous arriver... Il a été prouvé que l'usage d'un dispositif de sécurité réduit le taux de mortalité de 40% et des bles-

Le Club des ceints et saufs: qu'est-ce au juste?



Toute personne sauvée par la ceinture ou le siège d'auto pour enfants dans un accident de la route peut devenir membre du Club des ceints et saufs. Pour ce faire, il suffit de faire parvenir sa demande d'adhésion par écrit, en décrivant brièvement les circonstances de l'accident, à la Ligue de sécurité du Québec, au 6785, rue Saint-Jacques ouest, Montréal (Québec), H4B 1V3, ou de

composer le (514) 482-9110. Le nouveau membre de ce club exclusif, qui regroupe à l'heure actuelle quelque 275 personnes, recevra gratuitement une plaque d'automobile du club, un certificat de reconnaissance, une lettre de félicitations du ministre des Transports ainsi qu'une lettre du président de la Ligue de sécurité du Québec. Avis aux intéressés!

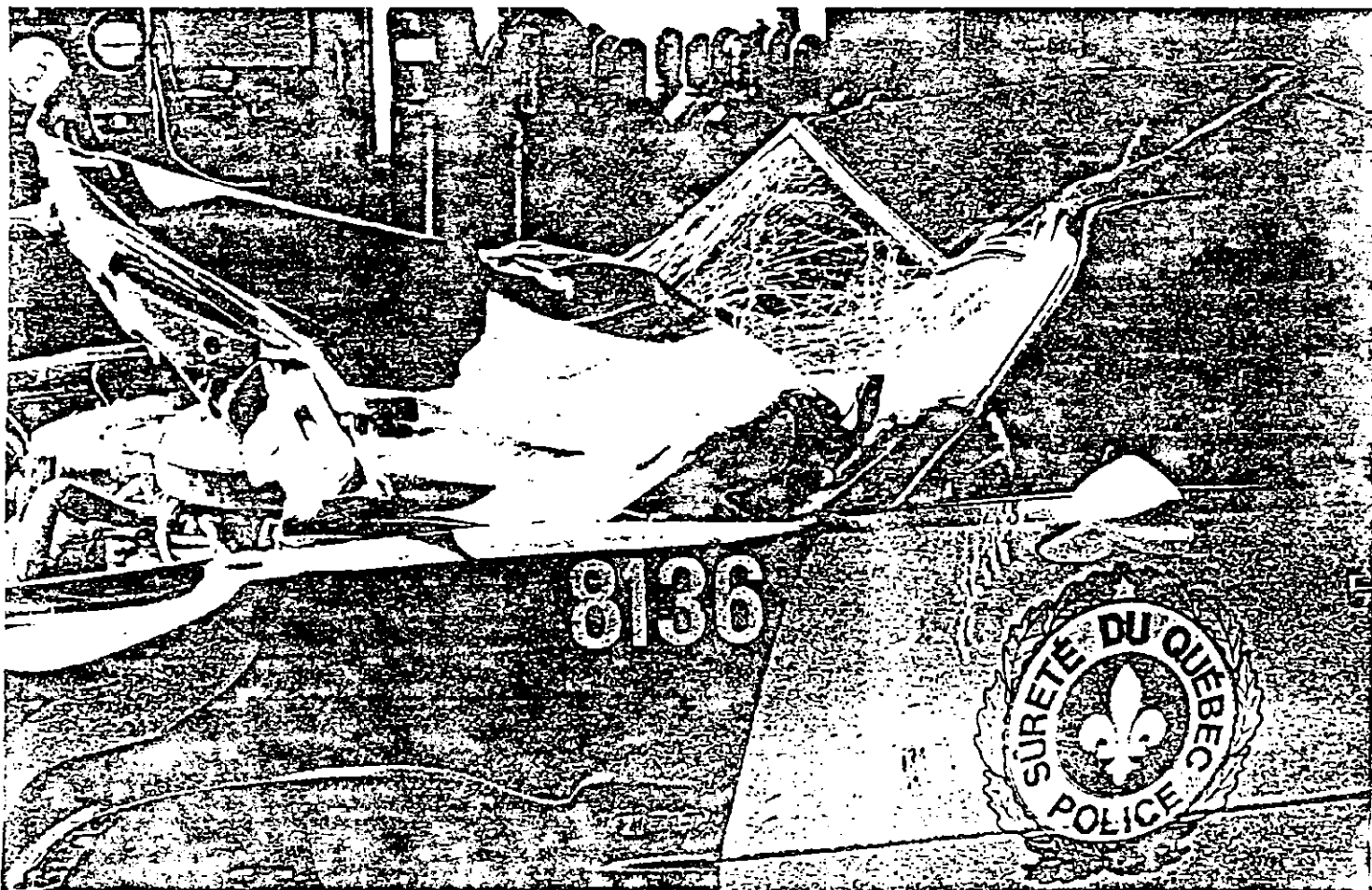
sures graves de 60%: il faut alors se demander, en toute conscience, si notre vie, et celle des nôtres, vaut les arguments contre le port de la ceinture et l'utilisation d'un siège de sécurité pour les enfants.

Port de la ceinture par les policiers

Même si les agents de la paix sont légalement exemptés du port de la ceinture dans l'exercice de leurs fonctions, on ne peut que leur conseiller vivement de boucler celle-ci. Ne sont-ils pas ceux qui sont les mieux pla-

cés pour constater quotidiennement les bienfaits de ce dispositif? Pourtant, on remarque que bon nombre d'entre eux ne l'utilisent qu'occasionnellement ou pas du tout. Toutes les raisons invoquées ne seront toujours que des prétextes. On sait par exemple que l'auto-patrouille constitue, dans une forte proportion des cas, le bureau ambulancier des policiers, ce qui a tendance à augmenter les risques. De surcroît, ceux-ci répondent journalièrement à des appels d'urgence et doivent à cet effet souvent manoeuvrer à haute vitesse afin de se rendre sur les lieux d'un incident. La ceinture prend alors

toute son importance. En effet, plutôt que d'avoir à se cramponner littéralement à son volant, le policier dont la ceinture est en place aura une meilleure emprise sur son siège et pourra ainsi bénéficier d'une meilleure concentration, précisément au moment où il en aura le plus besoin. Rendu sur les lieux, il lui suffira d'une fraction de seconde pour désenclencher le dispositif, opération qu'il pourra aisément accomplir alors qu'il s'apprête à immobiliser le véhicule. Mais voyons ensemble quelles sont les excuses les plus répandues, et peut-être vous reconnaîtrez-vous!



Comme en fait foi cette photo, le véhicule fut fortement endommagé. Grâce à la ceinture, les deux occupants n'eurent que de petites lacérations.

Les 10 faux commandements des personnes qui ne s'attachent pas: mythes et faits sur le port de la ceinture de sécurité

1 Les ceintures de sécurité ne sont pas nécessaires pour de courts trajets

Plus de 70% des blessures surviennent lors d'accidents qui se sont produits dans un rayon de moins de 40 km (25 mi) du domicile. Quatre-vingts pour cent de toutes les collisions se produisent à moins de 64 km/h (40 mi/h). Certaines personnes qui ne portaient pas la ceinture sont décédées dans des accidents à des vitesses aussi basses que 20 km/h (12 mi/h).

Par contre, dans une étude de 37 000 accidents, on ne rapportait aucune mortalité chez les personnes attachées dans des accidents à des vitesses allant jusqu'à 96 km/h (60 mi/h).

2 Les personnes qui portent la ceinture restent coincées dans leur voiture; mieux vaut être éjecté

Être éjecté, cela veut dire être projeté à travers le pare-brise ou être catapulté hors de la portière. La force de la collision peut envoyer une personne à 45 mètres (150 pieds) au milieu de la route ou sur l'accotement. Pour ces raisons, une personne éjectée de son véhicule a 5 fois plus de risques d'être tuée.

3 Les personnes attachées ne peuvent se dégager à temps en cas d'incendie ou d'immersion

Moins de 1/2% de toutes les blessures causées par des collisions routières sont dues à un incendie ou à une immersion. Dans ce type d'accident, la ceinture pourra certainement contribuer à sauver la vie, car la personne non retenue qui se frappe contre la portière ou le pare-brise pourrait perdre connaissance et donc être incapable de se sortir d'une voiture en flammes ou déjà sous l'eau.

4 Cela ne m'arrivera pas

Selon une moyenne de 70 000 voyages échelonnés sur une période de 50 ans, les probabilités de décès par suite d'une collision sont de 1 sur 100 et de blessures graves causant une infirmité permanente de 1 sur 3.

5 Les ceintures de sécurité causent des blessures

Toutes les études réalisées autant aux États-Unis qu'en Europe ont démontré que les blessures sérieuses chez les personnes dont la ceinture était bouclée ont diminué de façon considérable par rapport à celles causées chez les non-attachés. Dans les très rares cas où la ceinture a causé des blessures, c'est qu'elle était mal bouclée ou que l'accident était tellement grave que les occupants seraient morts ou auraient été très sévèrement blessés. Les médecins ont constaté que les blessures causées par la ceinture sont presque toujours situées dans un endroit du corps qui peut davantage subir les pressions exercées par celle-ci.

6 Je n'ai pas besoin de ceinture car je peux me retenir moi-même

À 16 km/h (10 mi/h), la force de l'impact est équivalente à la force d'un sac de ciment de 90 kg (200 lb) jeté en bas d'un premier étage. À 56 km/h (35 mi/h), la force de l'impact est encore plus grande, ce qui empêche une personne de se retenir et d'éviter ainsi de se frapper contre l'intérieur du véhicule et de se blesser gravement. Les statistiques démontrent qu'une blessure sur quatre est causée par le fait que les gens sont projetés les uns contre les autres à l'intérieur de la voiture. Des enfants attachés dans leur siège risquent d'être écrasés par des passagers qui ont pris place sur la banquette arrière et qui n'ont pas bouclé leur ceinture. Les passagers attachés à l'avant s'exposent au même danger. En fait, les passagers non retenus par leur ceinture deviennent, lors d'un impact, de véritables fusées.

7 Les ceintures de sécurité ne sont pas confortables

Il se peut que dans les vieux modèles, les ceintures ne soient pas très confortables ni très pratiques, mais les nouveaux modèles sont maintenant tous munis de ceintures ajustables, faciles à mettre et qui permettent une certaine liberté de mouvement.

8 Je n'ai pas besoin de ceinture car je suis un conducteur prudent

Il n'existe aucune façon de se protéger contre un autre conducteur qui a peut-être de mauvais réflexes, peu de jugement ou dont la voiture éprouve des problèmes mécaniques.

9 Les conducteurs dont la ceinture est bouclée prennent plus de chances que les autres

Il n'existe aucune preuve scientifique pour soutenir cette hypothèse. Plusieurs études ont en effet démontré que les conducteurs retenus par leur ceinture conduisaient plus prudemment et avaient de meilleures habitudes préventives que les conducteurs non attachés.

10 Ça ne regarde que moi si je ne m'attache pas

Voici l'argument principal le plus souvent invoqué. Il s'agit des libertés individuelles, à savoir le droit de décider si «oui» ou «non» une personne doit boucler sa ceinture. À ce type d'argument, il y a deux réponses. Premièrement, conduire une voiture est un privilège accordé et non un droit. Ce privilège amène donc certaines responsabilités. Deuxièmement, l'argument des droits et privilèges devient minime lorsqu'on tient compte des frais que la société doit acquitter lorsqu'une personne qui ne s'est pas attachée est impliquée dans un accident: frais médicaux, frais de réhabilitation, frais juridiques, prestations d'assurance-chômage, indemnités d'assurance, perte de productivité, etc.

Source: American Association for Automotive Medicine in Ligue de sécurité du Québec.



Air Bags Are a Proven 'Vaccine'

MY TURN/JEFFREY CRESSY

The spinal cord is only about as big around as your little finger. Because it carries impulses between the brain and the rest of the body, bringing messages of movement and sensation, it's one of the most important structures in the body. If these impulses are interrupted, paralysis results.

I am no casual observer of spinal-cord injury. Eight years ago, my neck was broken and my spinal cord was damaged at the C-6 cervical level, leaving me with only limited use of my arms and hands. I have been a quadriplegic living in a wheelchair ever since. Were my neck broken about an inch higher, I would have been on a respirator for the rest of my life.

I was 18 years old and I had just finished my first year of college when a split-second, 25-mile-per-hour crash permanently changed my life. I remember sitting there waiting for the rescue crew, unable to remove my hands from the steering wheel. I hadn't had the luxury of an air bag, nor the common sense to buckle up. I wish I had had both.

In the past eight years not a day has passed that I haven't thought of my life before wheels. My "new wheels" constantly remind me of how inadequate the safety devices in our larger vehicles are.

Last year, more than 42,000 people died in auto accidents; 5,000 who survived were left with serious spinal-cord injuries. A spinal-cord injury—a permanent disabling condition—takes only a fraction of a second to happen. But in that same split second, an air bag would inflate. Since the first patent was applied for more than 30 years ago, the air bag has become a proven, relatively cheap device which works automatically.

Lifesaving: Auto crashes are the leading killer andcrippler of people like me, those who are under 35 years in age. The air bag is a proven "vaccine" for this most deadly and disabling "disease." But tragically, it has been withheld from the American public. After limited experiments, the automakers—with one exception—decided not to allow you and me to have this lifesaving device in our cars. And even last week, the federal government seemed reluctant to force the industry to provide it.

I recently testified before a Department of Transportation hearing in Los Angeles on auto safety, and while waiting my turn, I

heard incredible things. People standing on two legs criticized the air bag because it *only* works in frontal crashes. More than half of the fatal car crashes are frontal crashes. Others maintained that the air bag is just another example of government regulation. Yet the issue here is not one of airline fares or gasoline prices but unnecessary injuries and deaths. I had the freedom not to wear my seat belt so now I'm confined to a wheelchair. What about my freedom to choose to use an air bag?

During the Los Angeles hearing, I also heard American auto manufacturers complain that the cost of installing an air bag is too high—that the extra cost would discourage potential buyers of new cars at a

I am one of 5,000 annual victims of a national 'disease': spinal-cord injuries due to car crashes.

time of growing sales and renewed prosperity in their industry. A poll conducted for the Insurance Institute for Highway Safety has found that 9 out of 10 car buyers favor passive restraints as standard or optional equipment in new cars. And in a recent Gallup poll, Americans were increasingly concerned about auto safety. By a margin of 2 to 1, 60 percent to 31 percent, those surveyed said they favored a law that would require air bags in all new cars.

A few hundred dollars extra to install an air bag hardly compares to the catastrophic cost of caring for a person with a severe spinal-cord injury. Lifetime costs for one victim average \$350,000. And there are about 10,000 new victims in the United States every year, 40 percent of them injured in auto accidents. That's \$1.4 billion in health-care costs incurred each year because of car crashes, a tab for spinal-cord patients that is paid for in part by taxpayers through the Medicaid system. The hidden costs to society include higher health-, auto- and life-insurance premiums and an increased tax burden.

The price tag on the psychological effects of a disabling injury are impossible to calculate. Air bags are a cost-effective measure for everyone.

At Rancho Los Amigos Hospital where I work, we get about 170 new spinal-cord-injury patients every year. Half of them are under the age of 25, and 70 percent are on Medi-Cal, California's Medicaid system. The hospital is full of patients who were injured in car crashes: most were not wearing seat belts at the time of their accidents. And as you might expect, many are now air-bag supporters. Unfortunately, some cannot speak.

Paralyzed: My crash was a very simple one. I was driving around a sharp turn on a country road when my back wheels went off the pavement. I ended up careening front-end first into a small ditch. A simple accident paralyzed me.

Last November a man in Texas was driving 50 miles per hour when his car left the road and flew 40 feet through the air, landing in a deep ravine. Bob LaRoche walked away from that accident—similar to mine yet a more powerful crash—because he was driving an air-bag-equipped Mercedes. His wife suffered a broken back and severe bruises and lacerations; the passenger side of the car was not air-bag equipped.

How many Americans can afford a \$45,000 Mercedes-Benz? Should auto safety be reserved only for the wealthy? Seat belts work, I know, and I wish I had been wearing mine that summer night eight years ago. But now when I think of auto safety, I also think of a fire extinguisher. Hanging on the wall, it is useless in putting out a fire unless someone has the presence of mind to point it toward the flame. But a sprinkler system, mandatory in many places, is automatic.

That's the beauty of the air bag. It is truly the proverbial ounce of prevention that is worth a pound of cure. "Procrastination," someone once said, "is the thief of time." In the continuing case of air bags, procrastination is the thief of young lives. As a victim and as a provider of health care, I know that air bags would significantly reduce the incidence of spinal-cord injuries—and the waste of human lives.

Cressy is a community/patient liaison at Rancho Los Amigos Hospital.

6 janvier 1984, p. A-11

Auto accidents the leading cause of death in young children

By SUSAN SCHWARTZ
of The Gazette

Advances in pediatrics have made today's babies healthier than ever.

They are more likely to be vaccinated against childhood infectious diseases such as mumps and measles than their predecessors.

Their parents know more about their development and their doctors are more concerned with it.

Tiny babies weighing less than 1,500 grams are growing into healthy children, and with new antenatal diagnostic techniques some of today's babies are getting medical attention even before they're born.

About half of all cases of leukemia, the most common form of childhood cancer, are cured today, up from 20 per cent 15 years ago.

But cancer is only the second-

leading cause of death in small children, and trails way behind the leader — accidents.

"It is astounding that people don't know that," said Dr. Nicolas Steinmetz, director of ambulatory services at the Montreal Children's Hospital.

Accidents — auto accidents in particular — are by far the leading cause of death in children aged between 1 and 4.

More Canadian children die every year as the result of accidents than die from infections, birth defects and cancer combined.

Some doctors feel that the greatest challenge facing pediatrics is doing something about the toll of accident-related death and injury.

The greatest paradox, said Dr. Pierre Rollin, director of professional services at Montreal's St. Jus-

tine Hospital, is spending \$50,000 or \$100,000 treating a sick newborn and having him leave hospital, not in a car seat, but in the front seat of a car, in his mother's arms — where the risks of injury and even death are highest in the event of a car accident.

Car seats, required by law in Quebec since 1982 for children too small to use seat belts "make a great gift for a newborn baby," said Rollin.

After motor vehicle accidents, burns, fires and drowning are the most common causes of death of children under the age of 4; falls cause the most injuries.

According to Rollin, the most urgent need in pediatrics today is to prevent accidents — with the help of health professionals, public awareness and education, and government.

Early indications are that it could work: There are more car seats today and studies show they do save lives, the number of accidents is decreasing and there was recent news of proposed stiff federal legislation against drunk drivers.

One major area of development in pediatrics over the past decade has been in the field of perinatology — the care of mothers and babies before, during and after birth.

Mortality of newborns has decreased by 60 per cent in 15 years.

Three-quarters of sick, premature infants weighing less than 1,500 grams died 15 years ago. But advances in medical know-how and regionalization of care for these high-risk babies in specially-equipped and staffed high-tech centres have turned the tables, and today most of them survive.

These centres are at the Jewish General, Royal Victoria, St. Justine, Notre Dame and Maisonneuve-Rosemont Hospitals.

Pregnant women considered high risk — such as older women or those in premature labor, those whose babies are not growing in the uterus as they should and women with diabetes or high blood pressure — can give birth in these centres.

The actual birth is just one step in the continuum of care.

The child at risk is already known to the team by the time he or she is born, having been followed through the pregnancy with such procedures as ultrasound, which uses high frequency sound waves to produce video screen pictures of the unborn child and can tell its age and location and examine its organs.

Since ultrasound can detect organ

malfunctions before birth, doctors can plan early surgery, before complications set in.

Before ultrasound, for instance, a blockage of the tubes leading from the kidneys to the bladder was not diagnosed until the small child suffered kidney failure and the kidney was destroyed.

Today, through early detection, the kidney is saved.

"Parents in 1984 may expect healthier babies," said Dr. Apostolos Papageorgiou, director of neonatology at the Jewish General, where mortality last year for infants born weighing more than 1,000 grams was a record low 2.2 per 1,000 deliveries — less than one-third the provincial rate of 7.8 deaths.

Involvement with those who need

(See ACCIDENTS, Page A-12)

(suite) 6 janvier 1984, p. A-12

Accidents still main cause of infant death

(Continued from Page A-11)

it starts even before they are born, said Dr. Diana Willis, director of the developmental pediatrics program at the Royal Victoria.

One of the most serious problems of infants born prematurely is that their lungs are too immature to work properly.

Today a drug called betamethasone, given when a mother is going to deliver prematurely, speeds development of the lungs.

For those babies born prematurely, doctors can better mimic the womb in terms of temperature control, nutrition and oxygen.

These babies are kept warm; they are intravenously fed special preparations of fat, protein and carbohydrate, and grow as they would in the uterus.

Those born anytime after 28 or 29 weeks — term is 40 weeks — tend to do as well as full-term babies, said Willis. They usually go home by their expected date of birth, and with the majority, there are no problems.

Quality of life

The quality of life of these premature babies is also improving. They are now expected to develop as well as full-term babies intellectually.

Problems such as spasticity and blindness, common in the premature babies who did survive 15 years ago, have practically been eliminated in babies under 1,500 grams. And new stimulation and therapy programs are helping them to catch up more quickly with full-term infants.

Techniques to monitor their oxygen levels — too much oxygen can cause blindness, too little can cause brain damage — have improved. A small device taped to the baby's skin has replaced the need for repeated blood tests to monitor the level.

Techniques to detect — and in some rare cases to treat — hereditary diseases and other fetal problems have developed rapidly.

For instance, amniocentesis, in which cells that the fetus sloughs off

into the amniotic fluid are extracted and analysed for chromosome damage, can show by the 16th week of pregnancy whether a fetus has Down's syndrome or whether there are defects such as spina bifida or anencephaly, an absence of the top of the head.

In a newer but still experimental technique in which part of the placenta is analysed, results can be had as early as the eighth week.

And genetic diseases that cannot be detected before birth, such as hypothyroidism, are being detected soon after birth as part of a province-wide screening network.

Advances have also been made in medical procedures and medication.

The introduction of tight controls of blood-sugar levels in diabetic women has meant dramatic improvements in the health of their babies.

Until recently, these women ran three times the risk of having abnormal babies, including those with premature lung problems and skeletal abnormalities.

Caffeine is used to treat premature babies who forget to breathe, it is one of a group of drugs which stimulates their breathing centres. The problems of these babies are being studied in a special centre at the Montreal Children's Hospital.

Another important development is that women have realized that taking care of themselves during pregnancy is an important investment in the health of their unborn child.

They are more willing to take responsibility for their own health, and more aware of the dangers of alcohol, drugs, and occupational hazards at work during pregnancy, said Rollin.

Prenatal courses are more widely available than they used to be, they are free in many places, and offered at flexible hours, and Montreal community health centres have played an important role in helping prospective and new parents.

Mothers have learned they don't have to be in a flap about the issue

of bonding, the concept that there is a special period right after birth during which mothers become "bonded" to their infants, increasing the likelihood of breastfeeding, enhancing child development and preventing neglect.

Generally, said Papageorgiou, things are more relaxed today.

"We encourage mothers to be with their babies," he said. "We encourage breastfeeding — but we don't preach. Today there is a more balanced view of bonding."

Lower incidence

More moms are breastfeeding today, and research shows that breastfed infants have a lower incidence of infections and allergic disorders than those fed with cow's milk.

A major breakthrough in survival and prognosis over the past decade has been in fetally-malnourished, or small-for-date, babies.

What causes these small-for-date babies is unknown, although maternal smoking is believed to be a factor.

They used either to die at birth or be intellectually impaired. Today they are detected early with ultrasound and delivered early so they can be put on a high-calorie nutrition program. Early evidence shows they do well.

More children are vaccinated today against childhood diseases, said Rollin, and more mothers are aware of their benefits.

A medical immunologist with the Centres for Disease Control in Atlanta said recently as a result of vaccinations, measles and mumps appear to be headed for eradication.

There is increased awareness of the psycho-motor development of the young child — including dexterity, hearing and language — by parents and health professionals.

Fifteen years ago, when doctor and nurses saw a child, they were interested in height and weight, and absence of disease, said Rollin.

"Today we look at them and try to detect developmental problems."

Parents, perhaps because they are having fewer children and therefore regard them more as a precious resource, have become more aware of such problems as delay in speaking or understanding.

These delays can result from a lack of stimulation for the child, or from poor family situations which are sometimes caused by a change in family life such as divorce or mom going out to work.

"Parents are very concerned about deviations from the norm and want to know earlier and want an intervention," said Steinmetz. "We have more requests for advice which are much more specific."

There has been a trend towards mothers rooming in when their children are in hospital — for increasingly shorter stays.

Whereas stays of several days for removal of tonsils used to be commonplace, children are now in and out the same day.

More and more is being done on an outpatient basis, said Steinmetz — children get chemotherapy and youngsters with such conditions as hemophilia and severe asthma are treated in special clinics by teams of medical and nursing specialists, social workers, psychologists and physical and occupational therapists.

Increasingly, victims of such chronic multi-system diseases as cystic fibrosis and muscular dystrophy, living into adulthood for the first time, are making up today's hospital clientele.

One challenge for the 1980s, said Steinmetz, is better integration of such children.

Another is to make access to the specialized, hi-tech care available in big city centres available to all — including residents of rural areas.

Yet another major challenge is to do something about the availability of medical care.

"Try to get a doctor on a Saturday night — good luck," said Steinmetz. Parents who can't get their children to doctors who know them often end up in hospital emergency departments.

16 janvier 1984, p. B-8

Spot-checks for drunk drivers welcomed year round

OTTAWA (CP) — The federal government is planning an all-out war on impaired drivers, threatening them with stiffer fines, jail terms and a lifetime licence ban, among other things.

And with the holiday crackdown on impaired driving in many Canadian centres now over, there have been suggestions those intensified spot-checks should be maintained on a year-round basis.

"We think it is very effective," says Gil Goodman, Manitoba's assistant deputy attorney general. "We would like to see (spot-checks) going 12 months of the year."

Goodman says Winnipeg shouldn't have to worry about redistributing funds to operate the program year-round because stopping drunk drivers should be a priority.

More tax dollars

But Metropolitan Toronto Chairman Paul Godfrey, a police commissioner, says city police wouldn't be able to do it without getting more tax dollars or provincial grants.

"We'd like money to set up regular spot-checks but we also want

money to catch more bank robbers," Godfrey says.

"We'd have to take patrol cars off the street and spread out the overall watch of the community."

However, Ontario Solicitor General George Taylor says police could rearrange priorities to operate full-scale spot-checks all year.

"They have regular radar traps now, so they could just as easily set up booze traps," Taylor says.

Montreal has never conducted special spot-checks during the Christmas holidays because drunk driving "is not one of the major crimes" in the area, says Const. Real Cantin.

But his colleague, Lieut. Laurent Levis, says he would like to see such spot-checks "and 95 per cent of police officers would be in favor."

Const. Ronald Brunet of the Quebec Provincial Police says officers watch for impaired drivers during their regular patrols.

Brunet says the proposed federal legislation won't mean any change in police methods.

"It just means it's too bad for the

guy who is caught drunk driving if the penalties are more severe."

The checks have various nicknames across the country. In Manitoba, for example, they are called ALERT (Alcohol Level Evaluation Roadside Testing).

In Toronto, they are called RIDR (Reduce Impaired Driving Everywhere).

Supt. Stan Ziola of the Vancouver police traffic division says year-round spot-checks wouldn't be feasible because the division has only 43 officers and it takes 20 officers to run the checks with the two Ratmobile (Breath Apparatus Testing) vans equipped with breathalyzer equipment.

Nightly checks

Nightly checks aren't warranted, Ziola says. During all of last year, only 79 breathalyzer tests were done on Thursday nights and during the Christmas season 407 helpers of potentially impaired drivers were suspended for 24 hours compared with a normal monthly average of 200 without the roadblocks.

Throughout the year, roadblocks

are set up randomly and manned by four officers.

Police in Regina and Calgary are considering extending the Christmas roadside checks to a year-round program.

"We found that the results were very good," said Staff Sgt. Gerry Veresh of the Regina force. "We're looking at expanding it."

Calgary Police Supt. Ron Tarrant also said the Christmas system worked.

"We ended up with more people getting caught," Tarrant said. "I think we're going to review the stepped-up program."

In Edmonton, Const. John Warden said there are no plans to keep the checks on a year-round basis.

"Off and on throughout the year, as the need is brought to our attention, there may be temporary programs," Warden said.

Meanwhile, the proposed federal legislation is wholeheartedly supported by some citizens groups.

One of these is MADD (Mothers Against Drunk Driving), formed in 1981 by Sally Gribble of Richmond, B.C.

The group has been pressing for a mandatory 48-hour jail term for first-time impaired driving offenders, as well as a fine "somewhere near the \$2,000 mark" and a one-year licence suspension.

"When you get right down to it the penalties in force now are just a slap on the wrist," Gribble says.

Under the proposed legislation, people convicted of impaired driving or failing to provide a breath or blood sample would be banned from driving for three months following the first conviction. They would also be slapped with a \$300 fine, up from the current \$50.

Second conviction

A second conviction would result in an automatic six-month driving ban and 14 days imprisonment, and subsequent convictions would bring a one-year driving ban and 90 days in jail.

For more serious offences, such as causing death or bodily harm while drunk, courts would have the option of imposing longer driving bans, even for life.

23 Janvier 1984, p. A-1

Public indifference helps hit-and-run killers stay free

By PAUL DELEAN
of The Gazette

Linda Slytho has packed away the leg brace, but still uses a cane to walk.

The plate and six screws in her right knee and shin will remain for another couple of years, a painful reminder of the harrowing accident in April that stole 18 months from her life and came within inches of ending it.

Slytho, 25, was the victim of a hit-and-run driver, one of 804 Montrealers injured in 1983 by motorists who then fled the scene.

Despite a broken pelvis, frac-

SPECIAL REPORT

tured right heel, and shattered knee and shin, Slytho considers herself lucky. It could have been worse if she hadn't pulled back in time to avoid the full impact of the oncoming car.

Gilles Rivest wasn't as fortunate. In a case police call the grail of last year's 13 fatal hit-and-runs, the 34-year-old Rosemont resident was struck as he crossed a Papineau Ave. intersection about 11:30 p.m. on Dec. 9.

The 1978 Monte Carlo that hit him was travelling so fast it ripped

off his left leg below the knee; the limb was dragged two blocks before it fell off the car.

Police haven't been able to trace that driver, or the one who struck Slytho.

They also don't know who ran down eight-year-old Alexandre Leclerc on a Gouin Blvd. sidewalk on New Year's Eve, leaving him injured in a snowbank in one of the most publicized hit-and-run accidents of 1983.

"Our solution rate for fatal hit-and-runs is around 60 per cent," reports Lt. Rock Gosselin, who heads the 30-officer accident in-

quiry division for the Montreal Urban Community Police.

"For ordinary hit-and-run accidents involving just material damage, it's about 30 per cent. In injury cases, it's somewhere between the two."

Gosselin gives the statistics matter-of-factly, not trying to make them seem impressive. But he's clearly disappointed they aren't better.

"Our big problem here is public indifference. People take (this crime) lightly.

"It's very frustrating for us not to be able to resolve more. But the public doesn't give us all the infor-

mation it has and that's the key to solving most crimes.

"There's no valid reason not to tell us. It could be your child or parent next and you'd be happy if someone co-operated with the police," Gosselin said in a recent interview at his Outremont office.

He notes that accident witnesses in Montreal rarely call police to tell what they've seen.

In the Papineau Ave. accident, two youths, who were heard calling out to him by people waiting at a bus stop near the scene, fled

(See DIFFERENCE, Page A-2)

Indifference helps hit-and-run killers

It could be your child next so co-operate, say police

(Continued from Page A-1)

after he was hit. They haven't come forward.

"People don't want to go further, it seems they don't want to go to court," Gosselin said.

As he sees it, the casual attitude toward hit-and-run extends to the media and the courts. Reports of such accidents rarely get much play in the Montreal media, Gosselin said.

Sentences often light

And when offenders are traced and brought to court, the sentences they get aren't harsh — usually licence suspensions and a fine of about \$300 for a first offence. They can be fined an unlimited amount and sentenced to as much as five years in jail, but jail terms are very rare, Gosselin said — "maybe two a year, maximum."

Gosselin's frustration with the amount of public assistance contrasts sharply with the enthusiasm of Staff-Inspr. John Getty of the Metropolitan Toronto Police auto squad, which handles all that city's fatal hit-and-run accidents.

Getty describes investigations there as a team effort involving police, the media, garage owners and "Joe E. Citizen."

"The citizens in this city are tremendous. We get plenty of information from them. It's real heartening," he said.

"We make use of the news media here. As soon as we have a fall-to-remain, we give it to the media. There's a hell of a public response."

"We have to bring in personnel just to answer the phone calls coming in from the public."

Gosselin believes the contrast may be due to an attitudinal difference between francophones and anglophones.

"The collaboration with police by the English is perhaps better than the French. We notice it here in our (crime) prevention programs, which are always more successful with the anglophone community than with francophones," he said.

High solution rate

In the past three years, Toronto has had 18 fatal hit-and-run accidents, Getty said. Only one — a recent case — is still unsolved.

He claims it's the best record of any big police force in North America.

In the same three years that claimed 18 Toronto lives and eight in Vancouver, Montreal had 31 deaths. With the MUC Police solution rate at 60 per cent, about 12 of those 31 cases remain unsolved.

The 1983 Montreal death toll of 13 was the highest since 1977, when 16 were killed on city streets.

The yearly average for hit-and-run accidents since 1978 has been 10 deaths, 624 injured, and 19,868 cases involving property damage.

Eight of last year's accidents produced criminal charges: Six counts of leaving the scene of an accident and two of criminal negligence causing death. None of the cases has yet come to trial.



Linda Slythe's knee and shin were shattered when hit by a driver who sped

(suite) 23 Janvier 1984, p. A-2

Saturday, April 16, around midnight: Brightly dressed in a white wool sweater, Linda Slythe was almost across an intersection near her Chapleau St. home when a dark blue, mid-sized car tearing down Sherbrooke St. E. hit her on the right side.

'Driving like madman'

"It happened so fast. He must have turned the nearest corner at high speed. I didn't see him until too late. He was driving like a madman.

"He just brushed me with the side of the car, which is probably why I'm still here.

"My purse, my umbrella, even the high-heeled shoes I was wearing, went flying," Slythe recalls.

"The car spun me around, but somehow I landed on my feet. It was only when I tried to move that I fell."

She fell on busy Sherbrooke St., her knee shattered.

Waving frantically to signal oncoming cars, she watched the blue car speed off "as if nothing had happened." Two or three vehicles passed by her in the opposite lane.

Eventually, someone stopped to help.

"It seemed like an eternity. I could feel my leg swelling up.

"I can't describe the feeling, being in the middle of the street... helpless, destroyed, alone. I could have been hit by another car.

"The injury wasn't critical, but very serious. I could have lost my leg."

Her ordeal didn't end when she got to hospital. She spent two months in bed and then went from wheelchair to brace to cane, learning to walk again and discovering the new limitations of her right leg, a shrunken shadow of the other.

"It's better now, but I still have problems. There is pain, there are things I can't do. Sitting two hours in a theatre, I feel it. The leg often feels numb.

"And it cranks continually. I feel like a Barbie doll."

Psychological scars

Besides the physical wounds, there were psychological scars that had to heal.

"For a while, I couldn't listen to people talk about death or injury.

"I had nightmares. Often I would see myself falling. I feared my leg would break again.

"And it took me a bit of time getting used to going by that (street) corner.

"I'm warier of traffic now. I spend twice as long before crossing. I really notice now whenever I hear brakes."

Slythe expects that next month she will be pronounced fit enough to return to work, and the Quebec Automobile Insurance Board compensation of \$140 a week will end.

Unemployed when the accident occurred, Slythe was scheduled to start a temporary job the next day as hostess at an art gallery.

Her previous work experience was in restaurants and boutiques, but she doubts she can return to them because of the difficulty of being on foot so long each day.

"I'm a little worried about the future. I don't want to end up living miserably after all this.

Paint chips in her sweater confirmed the color of the vehicle that hit her, but police weren't able to trace it or the owner. Police pleas to the public produced no tips.

Slythe isn't sure of her feelings toward the driver she never saw.

"Sometimes I hate him without knowing him. Seeing him, I don't know what I'd feel. Maybe I'd ask him why he didn't stop."

'Skin or metal'

But she feels strongly that the crime should be punished.

"It won't do me anything if they get him, but drivers can put you away so easily. It's just skin versus metal.

"I find there's a growing indifference toward violence (in society), and it's repugnant."

• • •

Tuesday, Sept. 20, 6 p.m.: Driving his station wagon west on Dorchester Blvd., investment dealer Harold Price, 56, came upon an unsettling sight.

On the south-side sidewalk at the Guy St. intersection sat a stalled Camaro. Nearby lay a woman and a broken light standard. One man was trying unsuccessfully to open the door of the car; others were rushing to aid the woman.

"It was obvious right away what had happened," Price said.

As he waited at the Guy traffic lights, the Camaro suddenly "burned rubber" and roared off down the sidewalk and up Mountain Street.

An outraged Price immediately made a U-turn and took up the chase.

"I'm simply a concerned citizen," he said. "When I see this sort of thing happening, I get mad as hell. The guy has to be a nut."

As the chase continued up Decarie Blvd., Price became aware of two allies who had reacted the same way. A Mercedes and a small compact were also in pursuit.

Finally, near Blue Bonnets racetrack, they were able to box in the culprit. Police, apparently alerted by the man in the Mercedes (who had a telephone or two-way radio in his car), arrived quickly to apprehend the driver, who Price said was impaired.

"We then quietly left the scene, all three cars," Price recalled. "Police had the guy, that was the main thing."

Contusions and fracture

Gosselin said the woman suffered a fractured right leg, and contusions to the head.

The driver was charged with failing to remain at the scene of an accident and car theft.

"If we hadn't tried to stop him, he'd just drive away and hit somebody else," Price noted.

• • •

Gosselin says it isn't necessary to go to such lengths to aid police in apprehending hit-and-run drivers.

Simply taking down the licence number would be plenty.

"We don't demand that a person identify himself. He can give us information anonymously, if necessary. We'll never give the witness's name to anybody," Gosselin said.

A car's licence number — even

just part of it — is the key identifying detail for police.

Police technical experts can determine a car's make, model year and color from paint chips and debris left at the scene, but the job is never easy with just that information to go on.

For one thing, the Quebec Auto Insurance Board does not include vehicle color on its registration lists.

As a result, police seeking a brown 1979 Monte Carlo will be handed the list of owners of all 1979 Monte Carlos, brown or not.

"We've been asking (the board) to have color included on the registration," Gosselin said.

They've also requested a return to mandatory front and rear licence plates to enhance possible identification.

Since 1977, only a rear plate has been issued for Quebec vehicles.

Board executive Andre Fournier said there's no consensus, even among police forces, that the second plate would be a significant aid in resolving hit-and-run accidents.

The board is more receptive to the idea of adding vehicle color to the registration forms. Fournier said a national committee is currently discussing with car manufacturers the possible standardization of color codes.

"Right now, it's a technical problem. As soon as it's worked out, we will include it (color) in our files."

MUC police are in regular contact with most of the area's major garages and auto parts yards, and give them details of the most serious hit-and-run cases. But not many motorists are nabbed that way. There are just too many back-alley operations that do the work and ask no questions.

Reasons for running

Why don't motorists stop, as required by law, when they hit and hurt somebody?

Police say it's usually because they're drunk, uninsured, suspended, or wanted by police for other reasons. Only a small number — maybe 20 per cent — do it solely out of panic or ignorance.

Whatever their reason, "it's important to get them," says Christian Leclerc. His eight-year-old son Alexandre, in hospital for three weeks, is now recovering well from a broken right hand, broken tooth, and serious concussion. But he was unconscious for 30 hours after being hit.

"It's a criminal act," says Leclerc. "These people can't get off free. They're a menace."

The GAZETTE, Montreal, Thursday, January 26, 1984 B-5

2 in 3 would require physicals for drivers

Almost two-thirds of Canadians (64 per cent) would require car drivers to take a physical examination at regular intervals after licensing. But the proportion who feel this way has dropped from 74 per cent in 1976 and 79 per cent in 1966.

Today, women and young people (those under 30 years of age) are more likely to favor regular physicals for car drivers than are men, or those 30 years of age and over.

GALLUP POLL

Here is the question asked:
Do you think that every driver of a car should or should not be required to take a physical examination at regular intervals after he or she has a licence?

The following table shows results on a national basis, for men and women and by age group:

	Yes, should	No, should not	No opinion
National — today	64%	30%	6%
— 1976	74	22	4
— 1966	79	16	5
By sex — today:			
Male	61	33	6
Female	68	27	5
By age — today:			
18 to 29 years	70	27	3
30 to 49 years	63	32	6
50 years and over	61	32	7

Percentages may not add to 100 due to rounding.

Today's results are based on 1,071 interviews with adults, 18 years and over, conducted during the first week of December. This sample size is accurate within a four-percentage-point margin, 19 in 20 times.

8 février 1984, p. A-2

Drunk drivers face stiff fines loss of licence if convicted

OTTAWA (CP) — Drunk and dangerous drivers of automobiles, boats and aircraft will face stiffer penalties if the criminal law reform bill introduced in the House of Commons yesterday is approved.

The legislation, which proposes wide-ranging Criminal Code amendments, would also allow blood samples to be used as evidence when an accident renders the driver unconscious or otherwise unable to provide a breath sample.

Anyone found guilty of impaired driving or refusing to provide a breath or blood sample would automatically be prohibited from driving for at least three months.

Subsequent convictions

A second conviction would see the ban raised to six months and third or subsequent convictions would result in a 12-month prohibition.

The court would have the power to suspend licences for as long as three years in all cases, and for life in more serious cases.

In addition, a first conviction would cost the driver a minimum \$300 fine, up from the current \$50, a second conviction would draw 14 days in jail and third or subsequent convictions would result in 90 days imprisonment.

In most cases, maximum fines for impaired driving would remain at the current \$2,000 and maximum jail terms at six months. In exceptional cases the fines would be unlimited under the new law and the maximum prison term would be raised to five years.

Vehicle affected

To deter drunk drivers further, a court order could be issued prohibiting operation of the vehicle involved for up to one year if it is owned by the accused or if the accused is the principal driver.

Justice officials say a number of safeguards have been included to protect the suspect's rights.

For example, if an accident has resulted in death or serious injury and the suspect is unconscious, a blood sample would be mandatory only if a court order is obtained in advance.

15 Juin 1984, p. A-3

Speed limits ignored — so city will raise some

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

The City of Montreal plans to increase speed limits on a number of Montreal roads to 60 or 70 km/h because of evidence most motorists simply ignore the present 50 km/h limit.

At its meeting next week, city council will be asked to give the executive committee the go-ahead to increase the limit to 60 km/h on

much of L'Acadie, Pie IX and Dorchester Blvds., on Christophe Colomb Ave. north of Villerey St. and on Notre Dame St. east of Montreal East.

The limit would go to 70 km/h on St. Antoine St. between Montcalm and De Lorimier Aves., and on the parts of Sherbrooke St., Henri Bourassa Blvd. and Metropolitan Blvd. service roads running east of Montreal East.

City traffic officials recommend

that the increased speed limits remain for at least a year while the city carries out studies on a final program of speed-limit changes.

Existing 70 km/h limits on La Verendrye Blvd. and on Notre Dame St. west of the Turcot Interchange would remain.

But officials of the city traffic department say Montreal Urban Community (MUC) police appeared last year to be accepting speeds of up to 90 km/h on these arteries, and

should begin cracking down.

The proposed changes would require approval by Transport Minister Jacques Léopard before taking effect.

Speeds of 50, 60 and 70 km/h translate, respectively, into about 30, 38 and 44 miles per hour.

Philippe Lafortune of the city traffic department said yesterday officials do not believe the proposed limits are dangerous since the arteries are main ones going through

commercial or industrial districts without homes.

In a report submitted in February, Jean-Robert Falardeau of the traffic department said radar tests last July and August in off-peak hours showed that most cars on these and some other arteries exceeded 50 km/h limits and this showed a need to raise limits "to conform better with the characteristics of each street."

He also urged that on arteries

with a 70 km/h limit MUC police should ticket drivers going over about 78 km/h rather than about 90 km/h.

In a test last summer, city staff found that 87 out of 190 cars exceeded the 50 km/h limit on Dugesther Blvd. east of Panet St., eastbound, with speeds ranging between 43 and 84 km/h.

They also found widespread violations on streets where no changes are recommended for now.

22 Juin 1984, p. A-3

City council approves increasing speed limits

Montreal city council has cleared the way for an increase in speed limits to 60 or 70 kilometres per hour from the present 50 km/h on some main traffic arteries.

Despite objections from the opposition Montreal Citizens' Movement (MCM), the council approved a bylaw empowering the city executive to make the changes — which would also require the approval of Transport Minister Jacques Léopard.

Pierre Lorange, vice-presi-

dent of the city executive, said he thinks the new limits will be in effect within a month.

Councillor Marc Beaudoin, who acts as chairman of council meetings, ruled out of order an MCM amendment that would have required the city to reduce the speed limit to 30 km/h on any street where the residents requested it.

Citing the opinions of city legal staff, Beaudoin said the proposed amendment was too vague.

The executive committee is expected to increase the limit to 60 km/h on much of L'Acadie Blvd., Pie IX Blvd. and Dorchester Blvd.; on Christophe Colomb Ave. north of Villerey St.; and on Notre Dame St. east of Montreal East.

The limit is to go to 70 km/h on St. Antoine St. between Montcalm and De Lorimier Aves. and on parts of Sherbrooke St., Henri Bourassa Blvd. and the Metropolitan Blvd. service roads east of Montreal East.

City traffic director Yves Pelletier told the council that surveys by the city last year showed that the vast majority of drivers on the streets where limits are to be increased are breaking the 50-km/h limit.

This means, he said, that either most Montreal drivers are reckless or the speed limit on these streets is too low.

He hopes the Montreal Urban Community police will respond to the higher limits by ticketing cars exceeding it a limit by more

than eight km/h. He said they now appear to tolerate about 20 km/h over the limit.

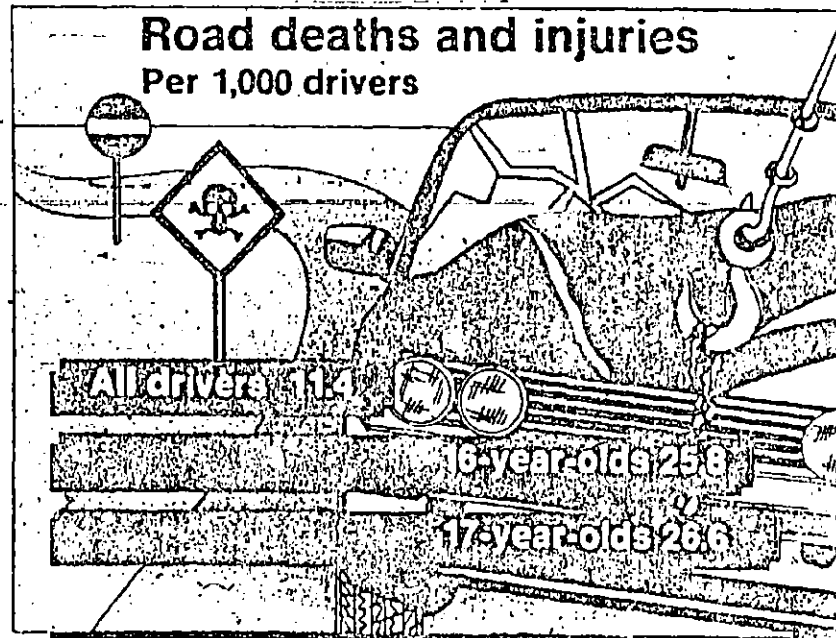
MCM Councillor Abe Limonchik said the speed limit increases will mean the city is crasing the distinction between some city streets and such 70-km/h arteries as the Decarie and Ville Marie expressways and Metropolitan Blvd.

Speeds of 30, 50, 60 and 70 km/h translate to about 18, 30, 38 and 44 miles per hour.

— Harvey Shepherd

23 juin 1984, pA-1.

How children at the wheel kill and injure thousands



Québec figures compiled at Laval University for 1980 and 81 showed number of accidents causing injury or death for

each 1,000 driving permits in effect. Province had 75,936 such accidents in those two years, 2,048 of them fatal

By SUSAN CARSON
of The Gazette

SPECIAL REPORT

On the last night of Alan Dennis's life, he and his friend Kelly Hoolihan did the usual teenage things: They shared a take-out pizza for dinner.

They spent a few hours at a small gathering of kids in a Pointe Claire home. And then, before midnight, they went their separate ways.

Kelly got a lift home in time for his 11:30 p.m. curfew. Alan and four others left in a car driven by a 17-year-old girl.

Fifteen minutes later, police were pulling bodies out of wreckage on the corner of Lakeshore Road and Killarney Gardens.

The car had gone out of control and slammed into a hydro pole. Three of the passengers

Andrew Whiston, 15, David Wing, 16, and Heather McCutcheon, 16, were dead. Alan Dennis, 15, died the next afternoon in Sacre Coeur hospital. Only the driver survived.

For Andrew's father, Peter Whiston, the lesson for other teenagers from that terrible Sunday in May 1983 is clear.

"They just shouldn't be driv-

ing," he says, his voice hoarse with emotion. "They just shouldn't be behind the wheel."

As a group, teenagers are the second-worst drivers on the road; only men in their early 20s have higher accident rates.

People in the highway safety field agree that most of these accidents occur because young people are inexperienced, tend to drive too fast and often drive after drinking.

There's less agreement about what should be done to save teenagers' lives.

Some people advocate raising the legal driving age — a step with which Kelly Hoolihan probably would agree.

When Hoolihan lost his friends in the Pointe Claire crash, he also lost all his interest in driving. Before the accident, he says, he had dreamed for years of the day he could get his licence.

"It's something every guy

(See FIRST, Page A-4)

(suite)

A-4 • The GAZETTE, Montreal, Saturday, June 23, 1984

Children at the wheel kill, injure thousands on Quebec roads

First, the agony

(Continued from Page A-1)

wants to do. But now there's no way. I don't want anything to do with a car. What happened to them could happen to me, and no mom or dad should have to go through what those families did."

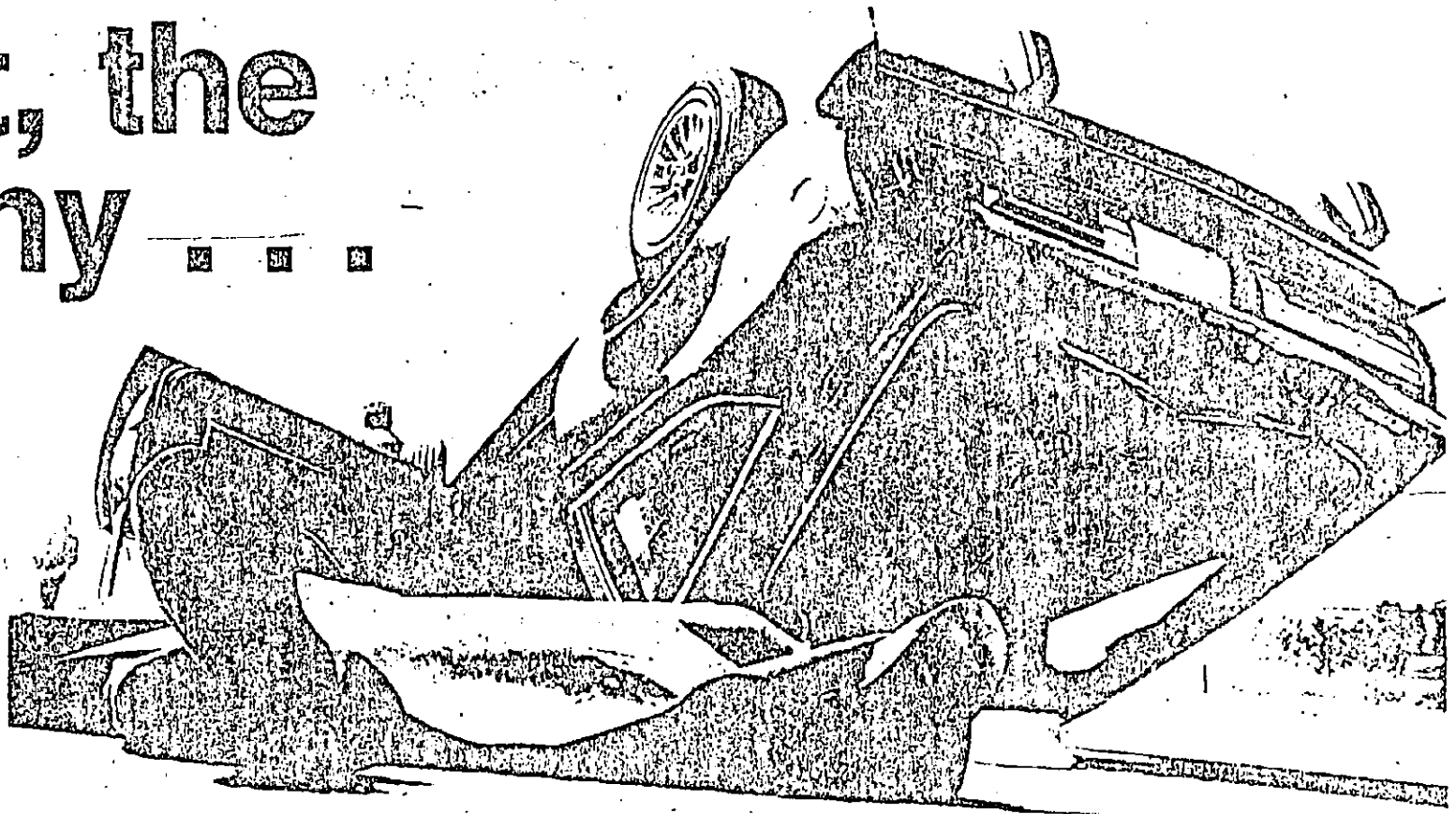
In some North American provinces and states, there's a move afoot to raise the legal drinking age in an attempt to reduce highway fatalities.

This week, the Ontario Medical Association urged the Ontario government to raise the drinking age to 21 from 19. Premier William Davis said the government would continue its "internal debate" on the issue.

Earlier this month, New York Gov. Mario Cuomo tried to raise the state's legal drinking age to 21 from 19, saying that would save 65 to 75 lives a year. His bill was defeated in the state assembly on the grounds that it would discriminate against young people and hurt tavern owners.

But by next January, 22 U.S. states will have raised their legal drinking age to 21.

Liberal MNA John Ciaccia, the opposition transportation critic, says he has never heard such a move even discussed in Quebec political circles — and that suits him fine



An overturned car, a typical scene when death rides the highway: As a group, teenagers are among the worst drivers on the roads.

then the grief

(suite) 23 juin 1984, p. A-4

"You can't resolve an issue by changing the law," he says. "When you make something unlawful, people just seem to want it all the more. This is an issue of the home, not the state. It's up to parents to set the example, and the standards for their children."

Clare Laberge-Nadeau of the University of Montreal, who has recently completed a study on the impact of driver training on highway safety, believes that raising the drinking age is a step in the right direction.

But more important, she says, is raising the legal driving age to 18.

Laberge-Nadeau, a researcher in the university's social and preventive medicine department, also says high schools should stop offering driving courses; authorities should experiment with a night driving curfew for teenagers; driving tests should be tougher; and parents shouldn't allow most young teenagers to get a licence.

Similar recommendations — raising the driving age, imposing a curfew — are contained in a new report on young drivers prepared by the Laval University School of Nursing Sciences.

The school bases its conclusions partly on the following statistics:

- In 1980 and 1981, 16-year-old Quebec drivers had 25.8 accidents for every 1,000 drivers, and 17-year-olds had 26.6 accidents, compared with 11.4 accidents for drivers as a whole.

- Teenage drivers caused between eight and nine accidents for every 1,000 drivers, compared with three for drivers of all ages.

- Teenage drivers are involved in two to three times more injury-causing accidents than all drivers put together.

No plans to change

Despite such evidence, an aide to Highways Minister Jacques Leonard says Quebec has no plans to change the driving age.

And the Regie de l'assurance automobile du Quebec says it does not intend to recommend such a change.

"Society wouldn't accept such a move," says the Regie's Simon Haince, "and we don't feel it would solve the problem."

European countries don't allow people to drive before age 18, but in most Canadian provinces, including Quebec, the legal driving age is 16. (It's 17 in Newfoundland, 15 in the Yukon and Northwest Territories and 14 in Alberta.)

An Ontario study has concluded that people who start driving at 16 or 17 need five years' experience before they're as competent as the average driver. Those who start at 18 or 19 take only two to three years to reach that level — possibly, Laberge-Nadeau says, because they are more mature.

Yet Canadians are starting to drive earlier than ever before. In 1971, most Canadians acquired drivers' licences between ages 18 and 25; by 1981, most were be-

tween 16 and 17.

The reason for this, Laberge-Nadeau says, is tied into the prevailing philosophy that sooner is better. "Today we do everything earlier, and that includes driving."

This is why she believes it's important for Quebec high schools to stop offering driving courses: Not because the courses are badly taught, but because they encourage young teenagers to drive.

"It's like offering candy to a baby," she says. "If you make it easy to get, the baby will eat it."

Driver education is not part of high school curricula, but most Montreal school boards have made them available in at least some schools for the past 20 years.

'Many are responsible'

"Maybe some 16-year-olds don't make good drivers," says John Panyszak, director of student services at the Baldwin-Carpier School Board, "but many are very responsible. Moreover, we have students up to 19 years old in our school. Do we deny them this service?"

Scott Conrod, director of student services at the Protestant School Board of Greater Montreal, says his board provides driver education courses because the Parents' Committee asked for them more than 20 years ago.

"They've run automatically ever since. If parents wanted to stop them, the board would certainly go along with their wishes, but so far none have."

Yves Mondoux, president of the Quebec Safety League, says there's no point in throwing out driver education because raising the driving age is no solution to the accident problem.

"Why punish those who are good drivers?" he asks. "It's true that teenage drivers are over-represented in traffic fatalities and injuries, but the ones who have accidents make up a small proportion of the driving population."

Instead, Mondoux proposes that teenage drivers who break traffic laws should have to take a refresher course.

"That way we can safeguard the privileges of the good drivers and do something positive for the bad ones."

Ricky Hirsch, who's taught driving skills for 30 years, also says raising the driving age wouldn't help much.

A better idea, he says, is the Japanese system of evaluating a person's maturity and decision-making ability before allowing him to enrol in driving school.

"The Japanese have a simple psychological test used to indicate maturity that the applicant takes when he applies for a learner's permit. The theory is that some people are ready at 16, but others should not drive until 21."

If teenagers must drive, Laberge-Nadeau says, they shouldn't drive at night.

Most teenage driving fatalities occur at night and account for

(suite) 23 juin 1984, p. A-4



Flashback to May, 1983: Alan Dennis and David Wing are mourned by families.

more than a quarter of all nighttime traffic deaths.

The Laval University report says the hours between 11 p.m. and 2 a.m., especially on weekends, are the most dangerous.

The explanation, Laberge-Nadeau says, is obvious.

"Fifty per cent of all fatal car accidents are alcohol-related and most drinking is done at night, on weekends."

She notes that teenagers are more sensitive to alcohol than adults are.

It's illegal to drive in Canada with a blood-alcohol content higher than 80 milligrams per 100 cubic centimetres of blood. For some young people, Laberge-Nadeau says, as little as 50 milligrams produces the same effect.

'Two bottles of beer'

"It takes only two bottles of beer on an empty stomach to make a 16-year-old girl who weighs only 45 kilograms legally drunk."

"Most adolescents don't realize how little alcohol it takes to interfere with their ability to drive. They may have better reflexes than many adults, may be fitter and see better, but their age and experience is against them."

One obvious step, she says, is to raise the drinking age to 21. It's 19 in six provinces and 18 in the others, including Quebec.

Pierre Bouchard of the Insur-

ance Bureau of Canada says his organization sponsored a series of advertisements last year pointing out that drinking and driving don't mix.

"But that's about as far as we're prepared to go at this time," he adds. "It's for consumers to say if they want the laws changed."

In making her case for curfews and against night driving, Laberge-Nadeau points to several U.S. studies.

One, conducted in 1981 by the U.S. Insurance Institute for Highway Safety, surveyed the nine states that had raised the drinking age. Outside of Montana, where accidents increased after the drinking age went up, fatal nighttime crashes involving teenage drivers decreased by between six per cent and 75 per cent.

Curfews, which prevent teenagers from driving late at night unless accompanied by a parent, exist in several U.S. states.

A study of four states with curfew laws estimated that the number of 16-year-olds involved in car crashes during curfew hours (usually 9 p.m. to 5 a.m.) dropped as much as 69 per cent after the laws were enacted.

Not surprisingly, the curfew idea isn't popular with many teenagers. "Most of the reason for having a licence is to go places at night," says Paul Troyer, 16, of Pointe Claire, who got his driver's licence three weeks ago.

parents offered to give him a week-end in New York instead of the lessons. He passed up the trip.

I didn't try to dissuade him after that," Loretta Troyer says. "It's the nature of the boy. Once he makes up his mind to do something, he doesn't let up. And the peer pressure to keep up is enormous. I'm a little edge when he's out in the car, but I trust him. He doesn't drink. What else can you do?"

Many parents ask their teenage kid to pay for at least part of the cost of a driver's licence and insurance. That helps slow down the rush to the driver examiner's office. It also saves parents a lot of money.

Courses expensive

Putting a teenager on the roads is expensive. In Quebec, he or she first has to take a driving course, which can cost \$150 to \$250. The licence itself costs \$110.

Richard White, 16, another friend of the young people killed in the Pointe Claire accident, paid \$200 toward the \$350 his driving course and permit cost.

"My parents made that a condition of driving," he says. "I saved the money over some time because I really wanted to do it. I guess when they saw I was really serious, they agreed to pay the rest."

While the Regie de l'assurance automobile du Quebec pays for injuries caused by car accidents, private liability insurance is mandatory.

Costs vary according to the year and make of the car and whether the young person is registered as its main driver.

For a male teenager who drives the family car, a standard \$100,000 liability and collision policy costs about \$339. (There's no extra cost for a female second driver because the female accident rate is lower.) The prices really climb if the adolescent is the first driver: \$2,175 for a male first driver, \$1,771 for a female.

Fewer drivers

Bouchard of the Insurance Bureau of Canada says the recession has reduced the number of drivers of all ages in Quebec in the past few years, young people have found it especially hard to pay for the cost of operating a vehicle.

Highway fatalities in all age groups also have decreased (143 teenagers died on the highway in 1982, compared with 255 in 1980), but the accident rate for young drivers remains high.

"The high cost of cars and gasoline, not better driving, probably accounts for the decline," Bouchard says. "At any rate, it appears to be going up again this year."

For many teenagers, none of this — the expense, the frightening accident statistics, even a brush with tragedy — is enough reason to give up the goal of that precious driver's licence.

Paul Troyer says the loss of his buddies in the Pointe Claire wreck will haunt him forever. But that's not going to make him turn in his ignition keys.

"I think the memory of what happened that night will be with me every time I drive," he says. "I hope it will make me a better driver."

"We're in school during the day."

That doesn't cut much ice with Laberge-Nadeau, who says parents should get tougher about teenage driving.

If a curfew law were passed, she says, the onus should be on parents to see that their kids obey it.

Parents also should do more to discourage very young drivers from getting behind the wheel at all.

"Parents today think their kids are so sharp," she says. "But they're dead wrong when it comes to driving. As a mother, I know that we don't want our sons and daughters to think we've lost confidence in them."

'It isn't right'

"But we have to take some responsibility. It's not enough to say 'Well, you can only drive if you can pay for the lessons and the permit and the insurance yourself'."

"We have to say 'No, you can't drive at 16 because it isn't right' — unless the young person needs a licence in order to work."

As Loretta Troyer observes, it's not always that simple.

When her son, Paul, announced that he wanted to take driving lessons soon after his 16th birthday, she was appalled — mostly because she had vivid memories of the Pointe Claire crash that killed four of Paul's friends.

To try to change his mind, his

Insurance hike looms for drivers

12 juillet 1984, p. A-4

Quebec drivers can expect steeper automobile insurance premiums next year if a trend toward more accidents and higher repair costs continues, insurance officials said yesterday.

Pierre Bouchard of the Insurance Bureau of Canada said a steady increase in the number of reported accidents since January could translate into higher insurance rates by late autumn.

But Bouchard said any increase would be gradual and it would take a few years before the average price of auto insurance again reached the 1982 high of \$455.

By the end of June, he said, the accident rate in Quebec had climbed to 9.5 accidents per 100 drivers — up from eight accidents per 100 drivers reported in December, 1983.

Bouchard said 81,942 damaged vehicles were examined at 22 government-run evaluation centres in the first six months of 1984, compared with 65,354 in the same period in 1983 — a 25-per-cent jump.

"If it keeps up that way, then certainly companies will have to do something to increase premiums to make sure they can cover costs for clients who have accidents."

Conrad Leblanc, president of the Desjardins group, which insures about 190,000 Quebec drivers, said his company won't know until late autumn or winter whether an increase will be needed.

Sebastien Allard, vice-president of Royal Insurance, said his company isn't planning "any increase at this time."

Both Allard and Charles Moreau of the Commercial Insurance Group said something will have to be done if numbers of accidents and cost of repairs continue to go up.

But unless costs suddenly shoot up dramatically, Allard said, it probably will be possible to make gradual adjustments in premiums "in a relatively mild manner."

16 août 1984, p. A-2

Raise drinking age to 21: Insurance group

Calling drunken driving the No. 1 health problem for youth, the group representing Canada's private insurance companies urged yesterday that the legal drinking age be raised to 21 across the country.

The Insurance Bureau of Canada (IBC) also wants a new category of driver's licence created that would restrict youths aged 16 and 17 to driving only during the day.

In Quebec, the legal age for drinking is 18 while the legal age for a regular driver's licence is 16.

At news conferences in several cities across Canada yesterday, the IBC blamed alcohol and driver immaturity for increases in accidents last year involving drivers aged 16 to 25.

Guy Deschenes, vice-president of

the IBC's Quebec region, made public statistics showing that 300 young Quebec motorists died last year and 13,000 were injured in accidents, which cost insurance companies \$40 million.

Deschenes said 11.2 per cent of Quebec's 3.4 million motorists are males aged 16 to 25.

Last year, he said, they were responsible for 19.2 per cent of all road accidents in the province.

Females in the 16-to-25 age group represent eight per cent of all motorists, but they were involved in only four per cent of all accidents in Quebec last year, he said.

"We're trying to get the provinces to do something," Deschenes said.

"In the U.S., 24 states have raised the legal drinking age and have experienced a total drop in accidents of 28 per cent."

He said the special category of licence the IBC proposes would prohibit youths from carrying more than one passenger and from driving on multilane highways.

It would also impose a curfew between 8 p.m. and

Pierre Theberge, an official of the Quebec Automobile Insurance Board, said in an telephone interview the board is aware of the IBC's recommendations but will not recommend acceptance of them to the transport and justice departments.

Theberge said drunken driving in Quebec is a worse problem among

men in their mid-30s than among men aged 25 and younger.

And he cited a recent Canadian Automobile Association study which says 54 per cent of Quebecers are opposed to raising the legal drinking age.

"There is a social consensus in Quebec that you're an adult when you're 18," said Theberge.

Theberge said the IBC proposal for a special category of driver's licence for youths aged 16 and 17 won't be adopted because it would be practically impossible to enforce.

A Montreal Urban Community police official said the force will reserve comment on the IBC proposals until it compares the statistics with its own.

13 septembre 1984, p. A-5

Some accident victims die needlessly: doctor

Canada's system for handling accident victims is so poorly developed and ill-co-ordinated that some patients can die of minor injuries before they even reach a hospital, says the head of one of the country's few trauma services.

Dr. Charles Burns, director of trauma services at Winnipeg's Health Sciences Centre, was addressing the 53rd annual meeting of the Royal College of Physicians and Surgeons of Canada, which ends today.

"In a study of 364 deaths from accidents," he said, "we found that 10 to 15 per cent were due to minor injuries.

"These are pre-hospital deaths and that is not a good reflection on Canada's system of trauma management."

There are 15,000 accidental

deaths in Canada every year, almost 6,000 of them involving motor vehicles, he noted.

About 50 per cent of the car accident victims are under the age of 39, making such accidents the single biggest contributor to death rates in that age group.

"But only 0.01 per cent of research money goes to trauma research," said Burns.

"This is a ridiculous situation where the group of individuals most frequently injured by trauma is our youngest, our greatest natural resource, and yet we are very doing very little to support the development of trauma service organization in this country.

"There should be federal and provincial funding for trauma research and development."

15 novembre 1984, p. C-4

Motorists face big insurance increase

TORONTO (CP) — Canadian motorists will face hefty rate increases in auto insurance next year and even larger increases are in store for big business.

Ted Belton, president of the non-profit Insurers Advisory Organization, said the increase in auto premiums is due to huge claims facing the insurance industry and new laws and judicial interpretations that increase costs for insurance companies.

Rate increases will hit all forms of insurance except life, but the largest increases will be in car and

business insurance, Belton said.

"The system's coming apart at the seams," said Cliff Fraser, deputy regional vice-president of State Farm Insurance. "Four or five auto insurers have gone bust and something has to happen."

Industry analysts say the main reasons for the rising rates are higher claims, lower interest rates that reduce investment income for insurers, more generous court judgments and greater interest payments on claims because claimants have more time to sue.

The average citizen will be paying

more for auto insurance, mostly as a result of generous court awards.

Belton said judges allow lawsuits to be waged more than a year after the incident, with three-year-old cases now being heard. In auto insurance, people used to be allowed only one year in which to sue.

Paul O'Donoghue, vice-president with Marsh and McLennan Ltd. in Toronto, said many businesses can expect to face higher insurance premiums.

Industry experts say the increase in business insurance, for such things as lost earnings and property

damage protection, also is due to large claims facing insurers, as well as a growing world shortage of capital earmarked to insure such "jumbo risks" as factories, oil sands plants and pulp and paper mills.

The shortage of insurance money threatens to become as serious around the world as in the mid-1970s, when rates were so high that many oil rigs operating in the North Sea were unable to afford any insurance, O'Donoghue said.

Shortages are the result of a "double whammy" — higher claims combined with lower interest rates.

16 novembre 1984, p. A-1

Car insurance fees frozen for a year

By DANIEL DROLET
Gazette Quebec Bureau

QUÉBEC — Despite an increase in traffic accidents this year, premiums for the government-run auto insurance plan will be frozen through 1985, Transport Minister Jacques Lévesque said yesterday.

The owner of a four-cylinder Dodge Aries, for example, will pay \$149 in 1985 to register his car.

Of this, \$105 goes for auto insurance, \$4 for administrative costs and \$40 for the actual registration.

For an eight-cylinder Oldsmobile 98 Regency, it's \$198, \$105 for insur-

ance, \$4 for administration and \$89 for the actual registration fee.

Registration costs last went up — an average of about 9 per cent — in April.

The cost of a driver's permit will also stay the same.

A two-year licence costs \$72 — \$56 goes to the auto insurance plan, \$16 for the permit itself. But drivers with no demerit points get a \$10 discount.

The province's no-fault, government-run auto insurance scheme covers bodily harm. Car owners must go to private insurers to cover other damages.

Raymond Medza, director of the Quebec Automobile Insurers' Group, said there are no increases in sight in the rates his members charge.

Meanwhile, the auto insurance board has begun a \$400,000 pre-Christmas advertising campaign on radio and television to warn against drunk driving.

But it says there isn't enough money to pay for an English-language version of the TV ad.

Board official Celine Coulombe says: "We will be running the English-language radio ads more often to try to cover the same ground."

23 novembre 1984, p. A-1

Drunken drivers face crackdown — Crosbie

ST. JOHN'S, Nfld. (CP-UPC) — Tough new laws to crack down on drunken drivers will be introduced before Christmas, Justice Minister John Crosbie said yesterday.

The legislation will be similar to a Liberal proposal that failed to pass before the dissolution of Parliament, Crosbie told reporters on the opening day of talks with his provincial counterparts.

"I consider it to be very non-partisan," he said.

"People who suffer or whose families have suffered from impaired or drunken driving are organizing across the country and they want action, so there'll be action."

Under the Liberal proposals, anyone convicted of impaired driving or of refusing a blood or breath sample would automatically have been prohibited from driving for three months.



JOHN CROSBIE
Free vote soon

Justice minister said.

The ban would have been longer with subsequent convictions.

Changes to laws on soliciting, obscenity, sexual abuse of children and hate literature are also in the works, the justice

minister said. But Crosbie told the provinces they'll have to wait until the new year for action, after he receives the report of a federal committee studying pornography and prostitution.

Crosbie also said the government will not introduce legislation calling for the reinstatement of capital punishment because it could not permit a free vote on its own legislation.

But he said the government would support a suitable bill brought forward by a back-bench member of Parliament.

"It won't be a government measure," he said. "It will be some private bill that's found to be suitable."

Crosbie said a free vote — where MPs vote according to their conscience rather than party policy — would likely be held on capital punishment within the next year.

"It will be coming up," he said, "but there is no emergency at the present time."

13 décembre 1984, p. A-1

Car victims' new disability claims may cost Quebec board \$75 million

By ROD MACDONNELL
of The Gazette

Thousands of Quebecers who were temporarily disabled by car accidents in the past five years can now claim damages for pain and suffering from Quebec's automobile insurance board.

And those claims could cost the Régie de l'assurance-automobile an estimated \$75 million.

Transport Minister Guy Tardif said Tuesday that to conform with a court decision last month he will introduce an amendment to the automobile insurance act that will cover compensation for car-accident victims of the past five years who were not allowed compensation for suffering during a temporary disability.

The 1977 act says that car accident victims are entitled to payment

for suffering or for loss of enjoyment of life.

But the act was amended in 1979 to state that this principle doesn't apply if the disability is only temporary.

Last month, however, the Quebec Court of Appeal struck down that amendment on the ground that it contradicts the body of the act.

Before the automobile insurance fund was set up in 1977, the courts often awarded compensation for temporary suffering.

Awards ranged from \$500 to \$1,500. But that practice stopped when the amendment was passed.

In the past five years, more than 150,000 people have received compensation from the fund.

At least half of them were also disabled temporarily. Claude Masse, a former member of the Régie's board, estimated yesterday

And if half of those 150,000 people are entitled to even \$1,000 in compensation, it would cost the Régie \$75 million, said Masse, a law professor at the Université de Montréal.

The Court of Appeal made its ruling after Patrick Thérault, a Sherbrooke legal-aid lawyer, argued that the amendment was illegal because it deprived Richard Dion of Asbestos of two months' compensation for pain from a fractured leg.

John Ciaccia, transport critic for the Opposition Liberals, said in Quebec City yesterday he will try to ensure that the new amendment enables accident victims of the past five years to press new claims.

Ciaccia said he has "means at his disposal" to obstruct the government if it tries to pass an amendment that would deprive thousands from getting their due.

20 décembre 1984, p. B-1

Drunk-driving law will pass in early '85: PCs

By TERRANCE WILLS
Gazette Ottawa Bureau

OTTAWA — Tough new measures against drunk driving presented to Parliament yesterday won't be in force before Christmas but they will be law by early February, Justice Minister John Crosbie predicted.

"I would have liked to have had it passed before Christmas, but I think people drink not just at Christmas time," Crosbie said after introducing the Criminal Code amendments.

With alcohol a factor in nearly half of all traffic fatalities, drunk driving took the lives of nearly 2,500 Canadians last year.

Liberal justice critic Robert Kaplan urged that the drunk-driving measures be separated from the other Criminal Code amendments in the bill.

He said the Liberals were prepared to give approval today if the new driving offences are presented by themselves.

However, New Democratic Party justice critic Svend Robinson has said he wants the bill to go before the justice committee, and it appears doubtful the measures can be passed in the two days remaining before Parliament breaks for Christmas.

New offences

The driving provisions, nearly identical to those introduced but not passed by the former Liberal government, would create several new offences related to alcohol:

- Impaired or dangerous driving causing death would carry a maximum penalty of 14 years imprisonment and a 10-year prohibition on driving.

- Impaired or dangerous driving causing bodily harm would have a maximum 10-year sentence and a driving prohibition of the same length.

- Impaired driving would on first conviction require a mandatory \$300 fine (now maximum \$50) and automatic three-month driving suspension. The second offence would draw 14 days in prison and a six-month suspension, the third a six-month jail term and one-year driving pro-

hibition.

- Refusing to submit to a breathalyzer or blood test or drinking if requested by police would draw the same sentence as for impaired driving.

- The police by obtaining a warrant by phone could instruct medical personnel to take a blood sample of a driver found unconscious.

'Problem drinkers'

Crosbie told reporters that even the tough new laws will keep drunks off the roads.

"The heart of the problem, impaired driving are probably drinkers, people dependent on alcohol who are going to drink despite consequences."

The Progressive Conservative government bill is 172 pages, the Liberals' omnibus amendments bill introduced a year ago was 306 pages.

Among the sections omitted by the Tories are those dealing with pornography and prostitution.

Crosbie said that regardless whether he hears from the Fraser committee studying new laws to deal with prostitution, he will introduce a bill dealing with prostitution by February.

He said he plans a series of bills to amend the Criminal Code, which has not had a major overhaul in three decades.

The bill introduced yesterday also would abolish the controversial writs of assistance which permit Royal Canadian Mounted Police officers enforcing drug laws to search premises without first obtaining a warrant.

The bill provides for "telewarrants," whereby a police officer could obtain a warrant by phone from a provincial court judge or justice of the peace.

The new bill, like the old, also provides a 10-year maximum sentence for computer crimes, such as stealing data or altering it.

Other measures in the bill aimed at streamlining court proceedings, and would prevent the press from publishing the identity of a person whose premises had been searched by police if charges are laid.

20 décembre 1984, p. E-1.

Stevie Wonder song helps battle drunk driving this holiday season

By ANN JAPENGA
Los Angeles Times

Teenager at a live party
Says, "Give me one for the road"
But he's already so inebriated
If you lit a smoke he'd explode
No don't drive drunk
Don't drive drunk, no
Don't drive drunk
Mothers Against Drunk Drivers
are mad.

(Lyrics from Don't Drive Drunk, by Stevie Wonder, 1984. Jobete Music Co. Inc. and Black Bull Music Inc.)

HOLLYWOOD — It was a Christmas Eve nearly 20 years ago that pop star Stevie Wonder was a victim of an inebriated teenager. Wonder and his mother, two brothers and a sister were on their way to a Motown revue in Detroit when a young man, drunk, slammed into the family car from the rear. The vehicle spun around a number of times, siding to a stop just before colliding with a light post.

Personally affected

No one was seriously hurt in that accident, Wonder said, but ever since he's been unable to hear about drunk-driving accidents without being personally affected.

"Anytime you hear about that kind of thing it becomes close to you," he said. "To me, it's one form of death that's totally unnecessary."

Now Wonder's *Don't Drive Drunk*, which he both wrote and sings, is starting to be played on the radio and anti-drunk driving activists are hopeful it will become a holiday anthem.

During a recent break in a planning session for an upcoming video of the song, Wonder said in a telephone interview that he has known a number of families that have lost members due to drunken-driving accidents.

"I want to remind people, you can have a good time — no one says you can't — but you just have to remember that, yes, you do have a responsibility to life," he said. "This is really a song about prevention."

The tune's refrain — *Mothers Against Drunk Drivers are mad* — refers to the nationwide organization Mothers Against Drunk Drivers.

Joe Walton of MADD's Texas



Stevie Wonder's 'Don't Drive Drunk' is a personal plea for a safe festive period.

headquarters said his group was unaware of the song's existence until members recently began reporting hearing it on the radio.

Walton's office has since contacted programming directors at radio stations all over the U.S., exploring them to make Wonder's song a holiday standard.

For several years, the National Highway Traffic Safety Administration in Washington has made its own seasonal attempts to appeal to drinking drivers through radio and TV spots starring such performers as Hall and Oates and Michael Jackson.

But Dick Burdette, an official for that office, said commercial pitches by paid performers have not had nearly the impact he envisions resulting from a personal plea such as Wonder's.

"When the entertainment community participates in helping change a national mind-set — and that's what has to happen with drunk driving — all of a sudden what seemed like a brick wall melts away," Burdette said.

"Coanges don't happen because of a government lecture. Songs and movies do play a very important role in changing people's minds."

Although Wonder is apparently the first to tackle the issue in a song, Walton said more and more artists have told MADD the problem of impaired drivers is one they would like to talk about.

Part of score

Wonder wrote *Don't Drive Drunk* as part of the score to the Orion Pictures film *The Woman in Red* starring Gene Wilder. The song appears on the sound-track album, but not in the movie.

A 12-inch single version of the song will soon be released, meaning that dance club patrons are likely to hear Wonder's warning before setting out on the highway home.

Wonder's publicist, Ira Tucker, said he had received inquiries about the song from groups as diverse as Alcoholics Anonymous and the U.S. Air Force, who invited

Wonder to kick off their U.S.-wide anti-drunk driving campaign at one of their bases.

In Colorado, the song is being played in high school assemblies as a reminder to students before the holidays, according to Walton.

"I tried to put it (the message) in a way where people will like the melody and dance to it. You can't just tell people not to drink — it's part of the American fibre," Wonder said.

Walton said Wonder's song accurately reflected the fact that there is a growing sentiment of fury toward people who would gamble with the lives of others by driving drunk.

"Drunk driving was the only socially acceptable form of homicide until four years ago," Walton said. "Everybody called it an accident."

MADD argues that not only are drunken-driving deaths not accidents; they are unacceptable.

"They (MADD) have a right to be mad," said Wonder. "Not only mothers, but all people."

20 décembre 1984, p. A-1

I played drunk — and idiots kept giving me my car keys

By DAVID JOHNSTON
of The Gazette

My words were slurred. I was swaying a bit. It was one o'clock in the morning and I was standing beside my car on lower St. Denis St., holding my keys.

Two men approached and I stopped them.

"Excuse me," I said slowly. "I've had too much to drink. Could you help me open my door?"

One of the men took my keys and obliged.

"Wait, I'm not really drunk," I said. "I'm from *The Gazette* and I'm doing a story on . . ."

"On idiots like me," said the man, who said his name was Jean Beaumont.

"Yes, that's right."

This — no personal insult intended — is a story about idiots like Jean

Beaumont.

Last Saturday night I faked being drunk on St. Denis and later on Bishop St. I asked 10 people on both nightclub strips to open my car door.

Eighteen of the 20 obliged. Eighteen of the 20 were party to what — as far as they knew — could have been my death or the death of someone else.

"I thought maybe you could drive," said Beaumont, 23, a translation student at York University in Toronto.

"If a guy feels he can drive his car, he probably can drive his car."

This is the time of year when people drink and drive.

Over the Christmas holidays, thousands of people will drive while intoxicated and many will die in accidents created by their intoxication.

Many people will receive telephone calls in the next two weeks from police telling them that their husbands, wives, parents or children are dead because they drank too much and tried to drive home.

What's pathetic, police say every year, is that so many people have a lax attitude toward drinking and driving.

Eighteen of the 20 respondents to *The Gazette's* test in Montreal helped to drive home that reality.

But the lax attitude is not limited to this province. A few years ago a group of college students in the U.S. did the same experiment and found that eight out of 10 people in a nightclub district opened a car door for a drunk, one seized his keys or phoned

(See TOO MANY, Page A-2)

A-2 • The GAZETTE, Montreal, Thursday, December 20, 1984

Too many Montrealers would let a drunk drive

(Continued from Page A-1)

police, and one invited him back inside a club for a nightcap.

All 10 people on St. Denis opened my door. Eight out of 10 on Bishop did.

The two who didn't were women. They seized my keys and instructed me to come have coffee with them.

"I guess the message about drunk driving hasn't gotten through to people," Taylor Buckner said when presented with the results of *The Gazette's* experiment.

He is a sociology professor at Concordia University and a former policeman in Oakland, Calif.

'Just doesn't click'

"People might think at a party when they see their friends getting drunk. Then again, maybe not. When it's a stranger on the street, I guess it just doesn't click.

"These people are potential murderers. I got very hostile towards drunk drivers when I was a policeman."

The crusade in Canada against drunk driving has gained momentum.

Legislation was tabled yesterday in the House of Commons that would levy minimum two-week jail sentences for second convictions.

First offenders would be fined a minimum of \$300 and have their licences suspended for three months.

Quebec courts have tended under current provisions of the Criminal Code to levy the maximum \$250 fine on first offenders and suspend their licences for three months.

The Régie de l'assurance-automobile du Québec, the provincial auto insurance board, ended a five-month television-and-radio advertising campaign last Sunday against drunk driving.

It said it couldn't afford English-language television time, but compensated by running more radio ads than it normally does every year before Christmas.

The Régie says people have many misconceptions about alcohol:

Coffee and fresh air don't make a person sober. In fact, they often make someone feel more drunk.

Cold showers and food don't help, either. What's important is the time spent eating, not the food itself.

After eight beers, a driver is 25 times more likely to get into an accident, says the Régie. After two drinks, one's sense of distance and panoramic vision are cut in half.

"I thought you were definitely heading toward an accident," said Harley Schwartz, 20, a psychology student at McGill University, after opening my car door on Bishop St.

"Then why did you open it?" I asked.

"I thought there was not much I could do to help," he replied. "When you don't know someone, you just oblige them."

Ralph Klein, 41, a construction engineer, said much the same thing. He admitted he felt quite silly after he learned this was just an experiment.

"I probably wouldn't have opened it if I knew you," he said. "I don't know why I did it. I just did."

Back on St. Denis.

"Excusez, j'ai eu un peu trop à boire et . . ."

"Are you English? You can speak English if you want," the man said.

. . . and could you open my door for me?"

He did. He said his name is Jean-Marc Landry, that he is 27 and is returning to university after Christmas.

'Vision problems'

"I could see you had vision problems and problems with your key. But I thought maybe you weren't so drunk you couldn't drive."

Across the street, two women were waiting for a cab. I staggered over and asked their help. One of the women took my keys and tiptoed through the slush to my car. She opened the door and tiptoed back.

The taxi arrived. She put the keys in my right hand and hopped in beside her friend before I could talk to her.

D-4 The GAZETTE, Montreal, Wednesday, December 26, 1984

Edmonston sticks up for car owners

His association has battled most major automakers in court

By BRIAN DUNN
of The Gazette

Phil Edmonston came rushing into his St. Joseph Blvd. office apologizing profusely for being late for an interview, again.

It seems Edmonston, head of the Automobile Protection Association (APA) is always on the run. This time he had spent the morning in court representing an APA member who was trying to collect \$600 from Honda for car repairs.

"It doesn't seem fair to have to spend \$600 to repair your motor with only 36,000 kilometres on it," Edmonston said. "She was offered \$350 by Honda, but we're going after the entire amount."

Edmonston, 40, now a Canadian citizen, came to Canada from Washington, D.C., in 1967.

APA started in 1968

He started the APA in 1968 when he discovered there was nobody to turn to in the event of unsatisfactory or fraudulent service.

The association's shoe-string budget came from a handful of people willing to pay the \$25 annual fee.

The fee is the same today, but membership has grown to about 3,000 from across Canada and the U.S. and a second office has opened in Toronto.

About 80 per cent of the APA's funding comes from memberships and the rest from government grants.

"We get about 130 calls a day from members and another 350 from non-members," he said.

"A lot of calls come from the U.S. from people referred to us by Ralph Nader's group which is primarily concerned with vehicle safety while we concentrate more on performance and defects. Also, our name appears on a number of publications distributed in the States."

He said the APA also gets calls regularly from insurance companies asking if the association has had problems with certain cars.

Since 1968, the APA has closed down several dealers and has taken most major car manufacturers to court for one thing or another.

Sued several times

Edmonston has been sued several times in return. In 1975, he was sued by Datsun for \$4 million. The suit was later dropped.

And Allstate Insurance, once got a court injunction preventing the APA from picketing its Montreal office. The protest was over settlement procedures.

The APA spends about 50 per cent of its time answering calls, 20 per cent seeing people, another 20 per cent in court and 10 per cent answering letters.

Edmonston describes himself as "part Ralph Nader, and part Saul Alinsky," a radical labor organizer in the U.S. who died a few years ago.

Edmonston is the author of 24



Phil Edmonston, left, is founder of the Automobile Protection Association. Some of the members of the Montreal staff are from the

left: George Iny, Mark Clapp, Maria Greco, Francois Viau, Sean McAlister and Antoinette Greco. The APA also has an office in Toronto.

books including *Lemon-Aid*, his first and most successful which is also the title of the APA's quarterly bulletin, free for members and \$2.50 for non-members.

He also writes a weekly column for the popular French tabloid *Photo-Police*.

In the 1977 federal election, Edmonston ran for the New Democratic Party in Verdun and lost.

Edmonston has no idea how much money the APA has saved motorists over the years, but it's in the millions of dollars, he says.

"We have between 70 and 100 court cases a year with the average judgment being \$500. But the vast majority of them are settled out of court."

The group's biggest coup came in 1983 against The Ford Motor Co. which had a problem with the rack and pinion steering on some of its models.

"After a lot of bad publicity generated by this office, Ford announced a program to replace the affected parts on 300,000 cars in Canada and 600,000 in the U.S. The average replacement cost per car was about \$575," Edmonston says.

A case that is still going on today also involves Ford. It seems there was a problem with automatic transmission in cars and trucks. The number of vehicles allegedly affected by the defect ranges from 10 million to 23 million on 1970 to 1979 models.

"Ford still maintains that their transmissions are not defected and these incidents are due to driver error," Edmonston said.

"The replacement part costs

about 3 cents and would have cost Ford about \$125 million if they had acted right away. Instead, they refused to recall about 11 million vehicles and opted for a government-approved sticker campaign warning owners about the potential hazard," Edmonston said.

"We estimated that by the time this thing is settled in the year 2000, it will cost Ford \$1 billion in out of court settlements as well as court decisions."

Edmonston said the APA has also had complaints about brake lockup on General Motor's X-cars as well as engine compartment fires on Chrysler's Aries and Reliant X-cars. Transport Canada is presently investigating complaints relating to both companies.

9 at Montreal office

There are nine full-time staff in the Montreal office and four more in Toronto. Edmonston said most are over-qualified and underpaid — the average salary is \$16,000 a year.

In addition, there are about 150 APA-accredited garages that give free checkups and provide court testimony in the event a complaint is not settled by a dealer or manufacturer.

One of the APA's most controversial activities is its annual new car rating.

To ensure anonymity, it rents the particular car being tested or uses a member's car. The vehicle is then sent to one of the APA-accredited garages to probe for possible defects or problems and complaints on the car are monitored from year to year. A record of service bulletins is

also kept. Finally, the APA gets government crash safety test results from the U.S. since there is little done here in Canada.

"A lot of the work we do is Sherlock Holmes stuff, snooping around on behalf of members. We know we only catch a small percentage of the design or service problems."

Edmonston said the APA does a lot of lobbying to get governments to pass "lemon laws."

"We lobbied the Ontario government to get them to pass a law which would give a car owner the right to return a new car if there was something wrong with it instead of going through a costly and lengthy court procedure."

Last month, the APA came out with a sales contract that gives new car buyers better protection than the standard contract presently being used by car dealers. So far, one Montreal dealer has agreed to use it.

"But we're presently talking to other car dealers who are interested and hundreds of people have picked up our new contract to use when they go buy a new car," Edmonston says.

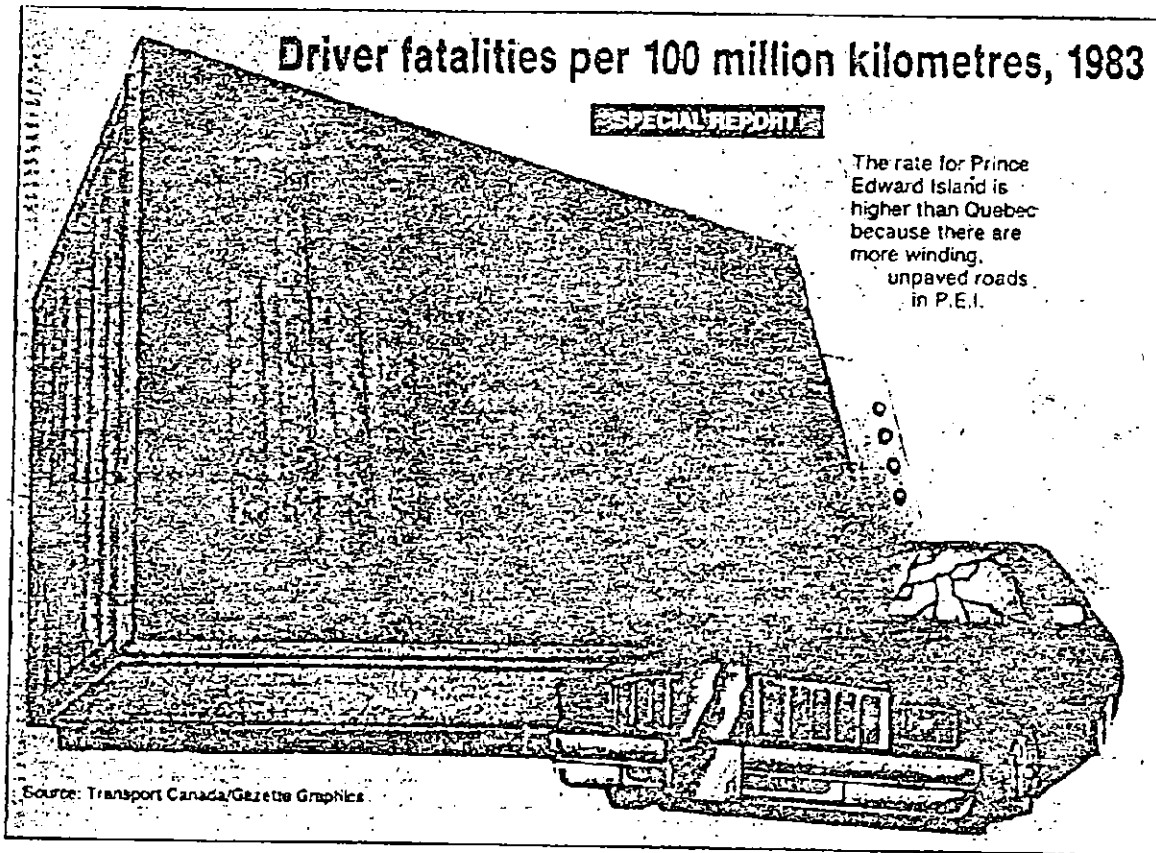
Are there certain automakers that have worse track records than others?

"GM and Ford are starting to respect the spirit of provincial consumer laws which override car company warranties. Chrysler is prehistoric by comparison."

"Toyota leads the imports in terms of respecting government legislation, while Honda and Mazda have poor customer relations," he said.

Gazette, John Mahoney

29 décembre 1984, p. A-1



We're Canada's worst drivers, and here's why

By DAVID JOHNSTON
of The Gazette

The young man decided he'd deke right and gun it. He'd swerve to the right of the car in front of him and run the yellow traffic light. He'd make that light if it killed him.

It almost did. His car skidded and jumped the sidewalk, cutting down a lamp post and a bus-stop sign just south of Westmount city hall on Sherbrooke St. Luckily, nobody was waiting for the No. 24.

The young man had gambled — and he had lost.

A cab driver of West Indian origin driving in the opposite direction surveyed the damage with an expressionless face. Then he turned and stared at the road again and said to his passenger, "People uptight dese

Quebec Auto Accidents 1980-84

Year	1980	1981	1982	1983	*1984
Accidents	197,812	186,948	158,695	162,977	180,000
Deaths	1,303	1,253	948	1,014	1,050
Serious injuries	5,967	5,475	4,279	5,044	5,400
Minor injuries	38,228	36,352	28,707	30,813	33,000

* — projected total
Source: Régie de l'assurance du Québec

days, mahn."

That accident occurred five weeks ago. On the night of Dec. 20 near Richmond in the Eastern Townships, another young man gambled and lost, but with more serious consequences.

He and three other students

were killed on Highway 55 when his Datsun was struck head on by a truck in the opposite lane.

The road was covered by fresh snow. Police said the young driver had been driving too fast, considering the road conditions, and had simply lost control before

his car was hit by the truck.

Quebecers, already the worst drivers in Canada, are getting even worse.

Traffic accidents increased 15 per cent this year over last year.

(See WHY, Page A-4)

Why we're Canada's worst drivers

Quebecers gamble when they're behind the wheel and sometimes they lose

(Continued from Page A-1)

representing the largest single annual increase in the province since 1962.

By year's end about 180,000 collisions will have occurred in Quebec, killing 1,030 (up 1 per cent from last year), severely injuring 5,400 (up 8 per cent) and lightly injuring another 33,000 (up 10 per cent).

More often than not in the past 20 years, Quebec's accident rate has topped the country.

This year to date, for example, it stands at 5,110 accidents for every 100,000 drivers, compared with 3,530 for Ontario and 4,410 for British Columbia, according to provincial-government figures. Quebec's traffic-fatality rate is always high and last year it was second in the country (3.03 deaths per 100 million vehicle-kilometres) to Prince Edward Island's (3.57).

As a result of these two factors, insurance premiums have traditionally been higher in Quebec than in any other province.

•••

Earlier this month, Cpl. Normand Dupont of the Sûreté du Québec was leading through accident reports at the force's Montreal-Metropolitan office in St. Laurent.

The reports contained photographs - big pictures of cars that had been sheered in two as a result of collisions with highway light poles. Pictures of injured people that tell of the fragility of the human body. Pictures you wouldn't want to look at unless your job required it.

"Things are back to normal," said Dupont.

Normal?

"Yeah, the way they were in 1981."



Garrett photo

Above: This is what death on the road looks like. Two young men died in this car after a 1980 head-on crash in Montreal.

(suite) 29 décembre 1984, p. A-4

Worst year

This has been the worst year for traffic accidents in Quebec since 1931, when there were nearly 167,000 traffic accidents.

The years 1982 and 1983 brought unexpected reductions in Quebec's accident rate. But nobody credited this to a sudden surge in defensive driving. There were simply fewer cars on the road.

"This was the peak of the recession and many people couldn't afford to drive," says Dupont.

But automobile sales have skyrocketed and Quebecers are back on the road again — en masse. And it is the opinion of many they're driving worse than ever.

"All I know," says Raymond Medza, president of the Groupement des assureurs du Québec, which represents 157 automobile insurance companies in the province, "is that in 1982, when police said they'd enforce the new highway code, when people were unemployed, when they realized the high cost of operating a car, people were prudent behind the wheel.

"Now that they've found out there is little police surveillance again [the provincial police handed out warning tickets for highway infractions during their recent job action in protest against a government-imposed contract], now that they have jobs again, now that they are used to the cost of owning a car, they're taking chances again.

No respect for law

You have no surveillance and you have no respect for the law. Dupont agrees.

When the highway code came into effect in April of '82, people thought the law was really there. They'd had a few years' notice that it was coming. Now that it's here, it's just a piece of paper.

Right: Accidents don't have to be serious to join the insurance company statistics. This car took a wrong turn and ended up crashing through the plate glass window of a supermarket in Valors, Pointe Claire. Luckily, no one was killed this time.

mal. There's more cars on the road and people have less time to brake."

Ask most prudent motorists and they say this year's increase in accidents isn't wholly explained by increased traffic density. They say Quebecers have simply become more reckless at the wheel.

"It's as if they think it's a video game," says James O'Connor, a 20-year-old Montreal engineer. "If they get in an accident, it's no big deal. They think they can just put a quarter in the ignition and play again."

'People under stress'

"People are under a lot of stress today and this has affected their driving habits," says Lisa Roy, an official of the Régie de l'assurance automobile du Québec, the provincial auto insurance board.

Peter Gélinas, a 28-year-old economics student at Concordia University who was recently fined \$150 for assaulting a bus driver, says "people are more tense when they drive."

Gélinas assaulted the bus driver last winter in Westmount.

"I passed in front of the driver and I could see (in his mirror) in his face he was — off," says Gélinas.

"So I drove away. He caught up and touched my bumper. I knew it was on purpose because I was already driving."

So I stopped. I got out of my car and I went to his door. He opened it really calmly. He didn't seem to want to get a fine from me. We just

came to grips though and did a few prouettes. That was it."

Quebecers, according to many organizations that have examined their driving habits, are impatient drivers. They take great risks. They tend as a people to be not entirely observant of traffic laws. They like to travel at high speeds.

A recent Régie de l'assurance study concluded that a great many Quebec traffic accidents can be directly blamed on driver impatience.

The study says many Quebecers have a penchant for running red lights and passing cars on dangerous stretches of highway. It goes as far as to draw a composite of the bad Quebec driver.

He is, judging by the portrait, the type of guy you would want on your hockey team — a melange of Maurice "The Rocket" Richard, Guy Lafleur and Guy Lapointe.

He is a reckless man, says the study, a man marked by "a greater hypersensitivity (that would be Lafleur), a greater irritability (Rocket) and greater impatience (Lapointe), by a poor capacity to recover from stress (Lafleur), by a greater aggressiveness (Rocket), by a tendency to reject others (Lapointe), all one point in his career."

In his book *The Game*, Ken Dryden described Lapointe's play this way: "During flat (lifeless) stretches unarticulated, he would suddenly erupt with an enormous impatient lunge, racing around the ice, flailing and aspired."

Let our bad driver off and a few



Guaranteed

years ago that he often drove alone at night at high speeds on highways in and around Montreal to relieve tension. Lafleur almost died in a car accident.

At 2 a.m. on March 24, 1981, while driving home on Highway 20 from a Crescent St. nightclub, Lafleur's rented Cadillac struck a fence near the Ville St. Pierre exit.

Barely missed

The metal pole running along the top of the fence cut like a spear through the windshield and pierced The Flower's right ear. The pole barely missed his skull.

Quebecers' officials said No. 10 had apparently dozed off at the wheel.

No studies have been done comparing the driving habits of English Canadians and French Canadians, or those of people in the 10 provinces

and two territories.

But the World Health Organization in Copenhagen, in a study entitled *Human Factors in Road Accidents*, concluded there are great differences in driver behavior among Europeans of English, Scandinavian, French and Italian descent. They include some interesting differences.

Most traffic accidents in England and Scandinavia are the result of human error, says the study. In France, three in four are caused by serious traffic infringement — outright lack of respect for the law. In Italy, it's refusal of priority.

The study says "A high percentage of accidents occurring in Italy are reported to be due to incorrect or careless maneuvering by a driver or by a pedestrian. It is also to be noted that men for lights to take place between drivers following accidents. In 1977

Z 2944
ex. 2