

Prévenir l'accident d'automobile

Raymond Hurtubise

Volume 9, numéro 3, 1941

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1102969ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1102969ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Hurtubise, R. (1941). Prévenir l'accident d'automobile. *Assurances*, 9(3), 99–106.
<https://doi.org/10.7202/1102969ar>

Prévenir l'accident d'automobile

99

par

RAYMOND HURTUBISE

Lors d'un voyage à New-York il y a quelques années, j'eus l'occasion de rencontrer un étudiant japonais et je lui demandai s'il se plaisait aux Etats-Unis. « Oui » me répondit-il, « mais je ne voudrais pas passer toute ma vie dans ce pays. Je prends ici tout ce qui est bon et bientôt j'en ferai profiter mon pays le Japon . . . » Pour la sécurité de la route, il serait avantageux pour nous Canadiens de prendre exemple sur ce Japonais en appliquant certaines lois en vigueur chez nos voisins, lois qui ont apporté de bons résultats. En effet, que nous le veuillons ou non, il faut suivre la marche du progrès, aussi certains règlements de la circulation, qui étaient appropriés au trafic du début de notre siècle, où la voiture hippomobile représentait le mode de transport le plus populaire, n'ont plus leur raison d'être aujourd'hui. A ce propos, un pionnier de l'automobile à Montréal me racontait, il y a quelque temps, qu'un recorder l'avait condamné, (ceci se passait en 1908) à \$12.00 d'amende pour excès de vitesse, soit pour avoir fait 14 milles à l'heure sur la rue Dorchester entre les rues Guy et St-Mathieu; la vitesse maximum permise était alors de 8 milles à l'heure pour la circulation urbaine. Le récit de cet incident vous fera peut être sourire, mais considérant

la vitesse maximum que les véhicules-moteurs de cette époque pouvaient atteindre, 25 à 30 milles à l'heure, l'état des rues, qui non pavées pour la plupart étaient ou poussiéreuses ou glissantes selon la température, et à cause des chevaux craintifs de ces véhicules « modernes », loin d'être silencieux, cette loi était sage. Aujourd'hui, il nous faut faire face à de nouveaux problèmes, car si le véhicule hippomobile est pratiquement disparu, le trafic est par contre plus intense que jamais il ne le fut auparavant. Le stationnement d'automobiles, l'autobus, le lourd camion et la bicyclette, qui a survécu pour le malheur de plusieurs de ses adeptes, ont créé de nouveaux problèmes auxquels une solution est fort difficile à trouver. De nouvelles lois ont pu contribuer à améliorer quelque peu cet état de chose, mais pour que les résultats soient bons, il faut que ces lois soient observées et elles le seront lorsque l'automobiliste comprendra que ces lois sont là pour le protéger et non pas pour l'ennuyer.

Nous étudierons donc cette question, prévenir l'accident, à trois points de vue: la route, l'automobile et le chauffeur.

I — La route

Pour plusieurs raisons, l'amélioration et l'extension de notre système routier dans le Québec ont été retardées, et parmi celles-ci mentionnons les principales, le climat et les longues distances entre les différents points de notre province, pour un trafic relativement peu considérable dans certains cas entre ces points très éloignés l'un de l'autre. Depuis quelques années cependant, notre gouvernement a sensiblement amélioré nos routes, en construisant des grandes artères entre nos villes et à tout endroit où le trafic est intense. Il est regrettable toutefois que l'on n'ait pas construit des routes divisées, c'est-à-dire des routes à quatre voies où chacune des doubles voies est séparée par une plate-bande, sur les parcours Montréal-Québec par

exemple, et Montréal-St-Jérôme-Ste-Agathe. Lorsque les routes sont ainsi divisées, le danger d'accident avec un véhicule venant en sens inverse disparaît, et durant la nuit, l'éblouissement par les phares de ces véhicules est très diminué. Certes, de telles routes ne sont pas réalisables partout, mais sur les parcours mentionnés précédemment, elles auraient représenté pour la circulation intense sur ces deux routes, un facteur de sécurité. Plusieurs routes ont été améliorées, mais on a trop souvent omis de construire des terrasses sur lesquelles l'automobiliste fatigué ou en panne eût dirigé son véhicule.

101

Une route bien éclairée durant la nuit est fort avantageuse pour l'automobiliste, mais très dispendieuse pour l'Etat, aussi pour suppléer à cet éclairage et, pour bien indiquer le bord de la route dans les courbes, on a disposé, aux Etats-Unis dans certains endroits, de petits réflecteurs composés de vitres coupées en forme de diamant qui, reflétant la lumière des phares de l'automobile, facilitent la direction dans les tournants. Ce moyen de signalisation est peu coûteux et pourrait nous être fort utile. Enfin, dans la construction de la route, il faut penser à l'avenir, et si l'on avait plus sérieusement envisagé hier les problèmes d'aujourd'hui, au point de vue sécurité mondiale, nous aurions moins de pertes de vies et de dommages matériels à déplorer. C'est pourquoi pour la sécurité de la route, n'allons pas faire la même erreur. La construction de bonnes routes coûte peut-être cher, mais elle attire le touriste et donne à tous des garanties de sécurité.

II — L'automobile

Tous les jours, nous pouvons entendre des automobilistes vous dire ceci: « j'irai au garage faire réparer ma voiture lorsque je ne pourrai plus la faire avancer ». Ce raisonnement est aussi logique que celui d'un homme malade qui vous dirait: « j'irai voir le médecin quand je serai obligé de rester à la

maison ». Si ce second cas n'est ordinairement malheureux que pour le malade lui-même, une automobile défectueuse peut avoir des conséquences beaucoup plus graves car, en plus d'être un danger pour son conducteur, elle l'est pour ses voyageurs et tous les usagers de la route. Le meilleur chauffeur d'automobile pourra perdre le contrôle de sa voiture si elle n'est pas en bon ordre de fonctionnement, et ce danger est considérablement augmenté lorsqu'il conduit son véhicule à grande vitesse. Il existe de nombreux facteurs qui peuvent influencer le contrôle d'une automobile; nous n'en mentionnerons que quelques-uns dans cet article, ceux qui jouent un rôle très important. En premier lieu, il y a les freins. Dans nos villes, des freins inégaux, à cause de la vitesse réduite du véhicule et du bon état de la chaussée, peuvent être, dans une certaine mesure tolérés; mais sur nos routes de campagnes, où la vitesse est considérable et l'état de la chaussée variable, il n'en est pas de même. A cause des circonstances, certains ont pu voir un char d'assaut; or, la manoeuvre pour faire tourner ce lourd véhicule peut servir d'exemple dans certains cas de freins d'automobile défectueux. En effet, la conduite du char d'assaut est tout autre que celle de l'automobile, et pour faire tourner ce véhicule de guerre, une de ces chenilles sans fin sur lesquelles il roule doit être immobilisée, ou du moins maintenue à vitesse réduite, alors que l'autre chenille, tournant à une vitesse supérieure à celle de sa voisine entraîne ce char soit à gauche, soit à droite, selon la manoeuvre. De même pour l'automobile; si, par exemple, les freins du côté droit sont plus effectifs que ceux du côté gauche, à grande vitesse sur une route sablonneuse surtout, il sera très difficile, pendant que l'on applique les freins, de tenir le véhicule en droite ligne et de l'empêcher de rouler en dehors de la route. Imaginons maintenant que ce soit le contraire, c'est-à-dire que les freins du côté gauche soient plus efficaces que ceux du côté droit, que se produira-t-il? Un obstacle se présentant devant votre voiture et une autre auto-

mobile venant en sens inverse, il vous faut faire un arrêt subit: vous appliquez les freins, mais malheureusement votre voiture quitte le côté droit de la route, et vous pouvez vous considérer heureux mortel si vous évitez la collision avec le véhicule venant vers vous. Il est donc de la plus haute importance de faire examiner les freins de votre voiture au moins tous les 2,000 milles. Si tout est en bon état, il ne vous en coûtera pas un sou; si tel n'est pas le cas, vous éviterez peut-être un accident aux suites onéreuses. De plus, celui qui surveille le système de freinage de sa voiture réduira ses dépenses, car une garniture de frein plus usée que les autres, à cause de l'inégalité du fonctionnement, entraînera ordinairement le changement complet des garnitures des freins des trois autres roues de la voiture. Le frein d'urgence doit aussi recevoir l'attention particulière de tout bon chauffeur d'automobile.

103

Pour la bonne tenue de route du véhicule, de bons pneus sont nécessaires. Un bon pneu n'est pas nécessairement celui qui a encore une certaine épaisseur de caoutchouc, car quoique l'épaisseur de la semelle soit très importante, il faut en plus que le dessin, ou rayures, soit assez prononcé. Il n'est pas nécessaire d'être automobiliste pour constater la nécessité de la rayure antidérapante du pneu, car tous les piétons ont pu constater qu'une paire de caoutchoucs neufs permet facilement de conserver son équilibre sur toute surface glissante, alors que si ces caoutchoucs sont usés, c'est-à-dire que si leurs semelles ne présentent plus aucun dessin, il sera fort difficile de ne pas tomber, surtout durant l'hiver. Si nous voulons obtenir le meilleur rendement possible de nos pneus, nous devons toujours nous rappeler les cinq points suivants:

- 1° Maintenir la pression d'air recommandée.
- 2° Enlever de temps à autre les petits cailloux, morceaux de vitres et clous qui adhèrent à la partie extérieure du pneu.

- 3° Vérifier le réglage des freins.
- 4° Vérifier l'alignement des roues.
- 5° Eviter la surcharge du véhicule.

104

Un troisième et dernier point qui contribue considérablement à la sûreté et à la facilité de la direction de la voiture est le bon fonctionnement des amortisseurs de chocs. En effet, trop d'automobilistes négligent l'entretien de ces amortisseurs, qui requièrent de temps à autre de l'huile, et parfois une légère mise au point. Je désire ici attirer l'attention de l'automobiliste, en lui rappelant que les ressorts des automobiles modernes sont effectifs pour le balancement de la voiture en autant que les amortisseurs sont en bon ordre de fonctionnement, et si un ou plusieurs des ces amortisseurs font défaut, le confort des passagers en sera considérablement affecté, et l'automobile pourra même dans certaines circonstances capoter.

En 1935, dans l'Etat du Connecticut, une loi obligeant tout véhicule-moteur à subir un examen à la station de l'Etat, deux fois par an, fut mise en force. L'examen consiste à vérifier le bon fonctionnement de l'avertisseur, du silencieux (muffler) des essuie-glaces, de tous les phares, de la direction, de l'état du pare-brise, de l'alignement des roues, du miroir rétroviseur, des freins et des pneus. Pendant les dix premières semaines après que cette loi fut mise en force, 56,820 véhicules sur un total de 353,000 furent examinés, et sur ce nombre, 27,913 ou 49.1% de ces automobiles furent trouvées hors d'état de subir avec succès l'examen exigé par la loi. Ces automobiles durent donc être réparées et examinées de nouveau avant qu'on permît à leurs propriétaires de les employer. En novembre 1935, quelques mois après l'entrée en vigueur de la loi, le nombre d'accidents avait diminué de 549 et le nombre de blessés dans les accidents d'automobile était de 342 de moins qu'antérieurement. Le jour de la fête du travail en 1934, il

y eut 12 accidents mortels et, en ce même jour de fête en 1935, on n'en comptait que 4.

Si une loi semblable existait dans le Québec, nous aurions lieu d'attendre une réduction du nombre d'accidents dus à l'automobile; et par suite, des taux d'assurance plus favorables. Le travail des garagistes étant plus considérable, le coût en serait diminué, et ce travail vérifié par l'Etat (le Gouvernement Provincial) serait accompli avec plus d'attention car, comme le dit le vieux proverbe: « La crainte est le commencement de la sagesse ».

105

Si l'on exigeait un certificat de tout propriétaire d'automobile indiquant que les freins de sa voiture ont prouvé leur efficacité et leur égalité, lors d'un examen dans un garage responsable, je suis persuadé que le nombre d'accidents pourrait être considérablement diminué. Je le répète: des freins inégaux et peu effectifs ne seront peut être pas la cause d'accident à basse vitesse, mais sur la grande route, un arrêt d'urgence fera certainement perdre le contrôle du véhicule dont les freins fonctionnent mal.

III— Le chauffeur

Tout le monde ne peut pas conduire une automobile, n'en déplaise à certaines gens, ou du moins tous ne pourront pas conduire en offrant des garanties de sécurité. Celui-ci sera trop nerveux, celui-là aura l'ouïe ou la vue anormale, un autre aura une maladie de cœur, alors que plusieurs sont des distraits incorrigibles et parfois ivrognes connus. Et cependant, tous conduisent! Encore une fois, c'est chez nos voisins, dans un de leurs Etats, que nous trouvons une assez bonne solution à ce problème. Dans cet Etat, comme dans plusieurs autres d'ailleurs, l'aspirant chauffeur doit subir un examen sévère, par écrit et oral, avant de recevoir son permis de conduire. Il lui faudra de plus prouver que la pratique qu'il a eue à côté d'un

chauffeur ayant son permis, lui a été profitable. Avant qu'on lui permette légalement de conduire seul son véhicule, le chauffeur de demain devra, sur une piste spécialement aménagée à cet effet, prouver à l'inspecteur de l'Etat qu'il connaît et peut interpréter les principaux signaux qui sont installés le long de cette piste: les mêmes que ceux qu'il verra le long de la route. Si par distraction ou par ignorance, il omet de se conformer à ces signaux, par exemple s'il stationne son véhicule devant une borne-fontaine, ou s'il tourne à droite sur un feu rouge, alors qu'il y a indication de ne pas le faire, il sera obligé de se présenter de nouveau pour obtenir son permis. Les questions d'examen se rapportent aux différentes lois de la circulation. Par exemple, on demandera à l'automobiliste s'il lui est permis de stationner son automobile sur la grande route, s'il peut dépasser un véhicule dans une courbe, ou encore ce qu'il doit faire en cas d'accident. Un résident de cet Etat m'a dit que son voisin, bon garçon, mais très distrait, avait dû se présenter à la piste d'essai six fois avant de pouvoir obtenir le droit de conduire un véhicule.

Pour la sécurité publique dans le Québec, une réforme des lois s'impose. A date malheureusement, tous les efforts tentés pour améliorer les choses ont été à peu près vains. C'est pourquoi, en attendant, tâchons d'éviter de se faire tuer sur la route; c'est tout ce que l'on peut espérer pour le moment!

SI « ASSURANCES » VOUS INTÉRESSE,
ABONNEZ-VOUS.