

INDUSTRIES & COMMERCE

AUTOMOBILE

Inspection des véhicules



**archives
municipales**

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT

LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

L'inspection des freins commencera après le budget

Le Canada

Un officier de police examine en ce moment deux installations
17 avril 1935
\$70,000 par an

Aussitôt le budget adopté par le conseil municipal, le service de la police abordera, comme nous l'annonçons voici déjà quelques semaines, l'installation du bureau d'inspection des freins des automobiles. Hier après-midi, Me Fernand Dufresne, directeur de la police, a eu un entretien à ce propos avec le président du comité exécutif, M. J.-M. Savignac.

Ce nouveau bureau ne limitera pas son activité à l'inspection des freins. Il servira probablement à vérifier tous les dispositifs de sécurité des voitures automobiles: lumières rouges, phares, veilleuses, alignement des roues, etc...

On n'a pas encore fixé l'emplacement où se fera l'inspection, mais jusqu'ici, comme il y a deux mois, on pense à celui de l'ancien marché St-Antoine, démoli et remplacé par le marché Atwater.

On calcule que l'installation coûtera environ \$12,000. L'Exécutif et le conseil voteront cet argent sous forme de crédits supplémentaires au service de la police mais celui-ci le remboursera à même ce qu'il percevra des automobilistes. En vertu du nouveau règlement de la circulation, ceux-ci sont tenus de faire inspecter leurs freins deux fois par an par le service de la police. Chaque fois, ils déboursent \$0.50. Comme il y a dans Montréal 60,000 automobilistes et environ 10,000 de l'extérieur qui se servent continuellement des rues de la ville, on prévoit que le rendement de cette imposition sera d'environ \$70,000 par an. Ce sera suffisant au service de la police pour remettre à la Ville sa mise de fonds de \$12,000 et à entretenir le bureau d'inspection.

Le service de la police n'est pas encore fixé sur le choix des machines devant servir à l'inspection. On lui a offert deux types de "safety lane", c'est-à-dire ce passage mobile muni d'appareils indiquant l'état des dispositifs de sécurité, à mesure que l'auto le parcourt.

Me Dufresne a envoyé un officier de la circulation aux Etats-Unis étudier le fonctionnement de ces deux installations. Cet officier fera rapport dès son retour à Montréal, et si le budget est adopté, il dirigera l'aménagement du bureau d'inspection des freins.

DISCONTENT GROWS ON BRAKE-TESTING

Impending Action by City
Brings War, Wailing and
Wirepulling

Gazette
ISSUE IS RIGHT TO FORE
19 août 1935

Situation of Stations, Cost of
Equipment and Effect on
Garages All Causing
Strife

Inside and outside the Executive Committee, there is dissension over establishment of the brake-testing station or stations the Police Department is to operate under the traffic by-law requiring every local car owner to submit to the check twice a year at a cost of 50 cents per test.

The question is right to the fore now. City Council having settled the police pension fund problem last Thursday, almost \$70,000 becomes available for renting premises, buying safety lane equipment, contributing to personnel expenses pending receipts from car owners, etc. That money becomes available because Council last May voted \$215,000 as the 12-month contribution of the city to the police fund for 1935-36; but the contribution taking effect only in August instead of May, there is a surplus and Fernand Dufresne, director of police, is reporting on a transfer of funds from the pension to the brake-testing department.

With impending action comes war, wailing and wirepulling.

War comes from "the lions of the east," that ginger group of eastern ward aldermen headed by Ald. Hector Dupuis, member of the Executive Committee, who backed up the administration recently on the street-cleaning question. The east enders are out for a brake-testing station situated in the east, on the ground that original plans for starting with one station on St. James street just west of Atwater will take business from east of St. Lawrence and that this is not just.

Wailing is heard over the kind of equipment the city is to buy for the testing. Two brands have been under consideration; one costs \$12,000, the other almost double. Director Dufresne long ago sent a man to the United States to see how the cheaper installation works, secured a favorable report, and recommended the \$12,000 installation. He then transferred the whole affair to C. E. Gelin, superintendent of city property, who in turn also finds the cheaper equipment suitable. But there are aldermen who want to buy the more expensive; they would even buy some of the cheaper and some of the dearer. A rare old scrap is on!

GARAGES ARE AFFECTED.

Wirepulling of various kinds comes from outside the City Hall. Entry of the city into the car safety business need not mean entry of the city into the garage business, is the claim. Therefore, comes the argument, the city ought not to spend money on doing anything more than testing brakes; it should not take on whole safety lanes and examine everything on cars from windshield and horn to wheel alignment; that should be left to private

garage owners who have the equipment bought with private capital and available, at a price, to the car owner.

No policy has been yet laid down by the Executive Committee, but sufficient in the way of warlike atmosphere is already discernible at the City Hall to make this affair just one more headache for Mayor Camillien Houde and his men.

Pour faire confier l'inspection des freins aux garages Le Canada

M. Trépanier s'oppose à ce
que la Ville fasse elle-
même ce travail
21 août 1935
Concurrence indu

M. Léon Trépanier, conseiller municipal de Lafontaine, s'oppose à ce que la Ville de Montréal "se lance dans les affaires" par l'ouverture de postes d'inspection de freins d'automobiles, même si le nouveau règlement de la circulation l'y autorise. "Il ne faut pas, disait-il hier, que l'Hôtel-de-Ville entre ainsi en concurrence avec les garages. C'est déjà bien assez qu'il les a entourés de dépôts d'essence qui leur ôtent déjà une bonne part de leur achalandage."

Le conseiller de Lafontaine entend empêcher le service de la police municipale d'installer ses postes d'inspection de freins d'automobiles et s'efforcera d'amener l'autorité à conclure plutôt des ententes avec des garages fiables, en vue d'assurer l'examen bi-annuel des freins de tous les autos circulant en ville.

L'Exécutif n'a pas aussitôt parlé d'aménager un poste d'inspection que les échevins, toujours à l'affût de places pour leurs électeurs, se sont écriés que ce n'est pas assez, qu'il faut en établir aux quatre coins de Montréal.

Mais M. Trépanier, avec plusieurs de ses collègues d'ailleurs, est d'un avis différent. "Pourquoi la Ville ferait-elle concurrence aux garages privés, dit-il? Le conseil n'a-t-il pas déjà fait assez de mal à ces établissements, en accordant dans discernement des permis de dépôts d'essence, privant par là de bons marchands, lourdement imposés, d'une bonne partie de leur clientèle?"

"Pourquoi la Ville se lancerait-elle dans les affaires? Pourquoi achèterait-elle ces appareils d'inspection, quand plusieurs garages en ont déjà qu'ils se sont procurés à grands frais et que la concurrence de la Ville rendra parfaitement inutiles?"

"Pourquoi la Ville ne s'entendrait-elle pas plutôt avec quatre garages, aux quatre coins de Montréal, pour y faire examiner les freins des automobiles? Je suis convaincu que bien des garagistes seraient contents de faire la vérification des freins deux fois par an pour \$1."

"Je sais que le règlement de la circulation confie formellement au service de la police l'examen des freins; mais il n'y a aucune raison pour qu'on ne le confie pas à des garages sur lesquels la police de la circulation exercerait le droit de regard."

OPPOSITION TO POLICE
OPERATING BRAKE-TEST-
ING STATIONS IN CITY.
(La Gazette, 21 août 1935

Opposed to the city going into business to compete with privately-operated garages "already crippled through our having spotted gas stations all around them," Ald. Leon Trépanier announced he will try to block the scheme for having the Police Department operate auto brake-testing stations under the traffic by-law, and propose instead that the administration arrange with reliable garages to do the obligatory testing under police supervision.

The Executive Committee has this brake-testing station proposition before it and aldermanic clamor has already wrecked plans for a single station to start with, and magnified the proposal to four stations. And there is war over the kind of apparatus to be bought for the safety lanes. While, in the offing, is the patronage lineup as aldermen begin to realize that considerable personnel will be required for four stations.

"Why compete with private garages in the city?" asked Ald. Trépanier yesterday. "Haven't we in the City Council done enough to the garages already with the indiscriminate placing of gas stations and the transfer away from garages of customers who formerly bought their gas in the buildings on which taxes are so heavy?"

"Why should the city go into business of buying apparatus, setting up stations, employing a lot of personnel, etc., when all of this could be done just as well by garages which already have sunk money in safety lanes and rightfully expect to get business to enable them to get profit out of their investment?"

"The city could just as well make a contract with, say, four garages in different and convenient parts of the city to do this work under police supervision. There are four garages in town that would jump at the chance of examining brakes twice a year on cars. The auto owner would not be tied down to any one garage, and the Police Department would not have on its hands all kinds of work really foreign to it."

"I am not against the idea of having auto brakes tested twice a year. But I am against the city getting into this game. True, the city presumes it is going to collect \$60,000 a year from test fees. But why spend all that? Why not change things round so that perhaps we might get a revenue out of this instead of having to dish out money again on costs? Who knows; we might get offers from garages for the privilege of doing this brake-testing at 50 cents a test."

"I appreciate that the traffic by-law specifies that the work shall be done by the Police Department. I know also that elsewhere the Police department does the work. But is that any reason why the City Council should not try something here for once to give business to taxpayers instead of eternally taking it away from them?"

The Trépanier move will come when the Executive Committee report, seeking a vote to buy apparatus for the safety lanes and to rent buildings, goes before Council.

L'examen des freins d'autos par la Ville ne nuira pas à nos garages mais les aidera

Voilà ce que déclare M. Hector Dupuis, à la suite
d'une déclaration contraire de son collègue de

La Presse Lafontaine, M. Trépanier.

21 août
1935

Le règlement adopté

Non seulement les garagistes de Montréal ne subiront-ils aucun tort par le fait que la Ville aménagera bientôt des postes d'inspection des freins d'automobile, mais ils y gagneront. C'est la mise au point que M. Hector Dupuis, échevin du quartier Papineau et commissaire de l'Est, nous prie de publier en réponse à la déclaration de M. Léon Trépanier, parue dans les journaux du matin, voulant que ces postes d'examen de freins enlèvent de la besogne aux garagistes. M. Trépanier suggère que ce soient les garagistes qui soient chargés de faire l'examen et la réparation des freins. Or, M. Dupuis lui répond que la Ville n'entend aucunement faire la réparation des freins, mais tout uniment leur examen, ce qui forcera les automobilistes négligents à les faire réparer chez le garagiste. Voici ce que dit le commissaire de l'Est:

Mise au point de M. Dupuis

Je vois, par ses remarques dans les journaux de ce matin que l'échevin Trépanier est opposé à ce que la ville fasse elle-même l'inspection des freins d'automobiles.

Je ne veux pas entreprendre de polémique avec le représentant du quartier Lafontaine, mais je dois attirer son attention sur le fait que le règlement de circulation No 1319, qu'il a voté lui-même et qui fut adopté à la presque unanimité des membres du Conseil, décrète, dans les articles 44 et 45, ce qui suit:

Article 44.—Tous les freins dont sera muni un véhicule automobile devront être tenus en bon état de fonctionnement et devront être assez rigides pour pouvoir contrôler tel véhicule, au besoin.

«Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule moteur circulant dans la cité de Montréal devra, au moins tous les six mois, faire faire un examen complet de tel véhicule par le service de la police et obtenir du directeur dudit service un certificat de bon fonctionnement au point de vue sécurité et il devra payer, pour chaque tel examen, une somme de \$0.50.

«Article 45.—Le directeur du service de la police est autorisé à désigner des membres

du corps de police qui auront le droit de faire arrêter temporairement tout véhicule automobile dans le but d'inspecter et d'éprouver les freins, s'il juge la chose nécessaire pour la sécurité publique».

Les garagistes, contrairement à ce qu'avance monsieur Trépanier, n'ont pas à craindre la prétendue concurrence que leur causerait l'installation de machines d'inspection de freins; au contraire, cette inspection sera de nature à augmenter leur commerce: les automobilistes qui sont tenus, en vertu du règlement que je cite plus haut, de faire examiner leurs freins deux fois l'an devront également, lorsqu'il y a lieu, voir à ce qu'ils soient réparés, conformément aux exigences de la loi.

Pas de réparations

Je veux être précis: il ne s'agit pas pour la cité de faire les réparations, mais bien de les ordonner.

Tout prochainement, le Comité exécutif doit recommander au Conseil d'adopter un rapport de la police quant à l'établissement d'un poste d'inspection de freins dans l'ouest de la ville, cette section étant désignée par le directeur en vue de statistiques établissant que la circulation est plus considérable dans cette partie de la ville.

Si nous devons faire l'installation d'autres postes, comme je le déclare dans une autre entrevue aux journaux, je ne vois pas pourquoi l'est, le nord et le centre de la ville ne seraient pas également favorisés sous ce rapport.

De multiples raisons militent en faveur de l'installation de postes dans l'est, le nord et le centre de la ville: les automobilistes n'auront pas ainsi à parcourir une aussi longue distance pour faire examiner leurs freins; l'on évitera l'encombrement.

Il me semble bien que l'application du règlement en ce qui concerne ces sections 44 et 45 est absolument à l'avantage des garagistes et l'on peut compter que la sécurité publique a tout à y gagner.

L'automobiliste veut l'inspection obligatoire

Sous ceux qui connaissent les avantages de ce système sont prêts à payer pour se protéger contre les véhicules-moteurs en mauvais état et sans freins.

Pour la sécurité publique

La Presse

12 juin 1937

Les automobilistes de la ville de Montréal sont fortement en faveur du projet d'inspection obligatoire des freins, de l'alignement des roues, de l'illumination des phares et des autres accessoires contribuant à la sécurité en général. Une enquête faite parmi les propriétaires de voitures de tourisme aussi bien que parmi les propriétaires de camions et de flottes de camions permet d'affirmer que tous ceux au courant des avantages qu'offre le système d'inspection obligatoire appuient le principe de tout coeur et sont consentants à payer les frais de cette inspection semestrielle. Les clubs et associations d'automobilistes endossent ce projet depuis déjà plusieurs années.

Comme les lecteurs ont pu le voir dans les deux articles précédents publiés en Page de l'Automobile, samedi le 29 mai, et samedi le 5 juin, Me Fernand Dufresne, directeur de la police, et M. Ovide Taillefer, président du comité exécutif, se sont prononcés sans réserve en faveur de l'inspection obligatoire des automobiles. Ce système assure la protection des piétons et particulièrement des enfants en diminuant le nombre des accidents graves; deuxièmement il offre une protection aux automobilistes eux-mêmes en éliminant de nos rues et de nos routes les autos trop anciens et en mauvais ordre qui ne devraient plus circuler parce qu'ils causent une foule de petits accidents toujours coûteux pour les victimes; troisièmement, il donnera à la ville un revenu intéressant dès la première année, et qui devrait se chiffrer à plus de \$50,000 par année après cinq ans, c'est-à-dire quand le capital investi dans l'immeuble et l'équipement aura été entièrement payé.

Une nécessité

Me Dufresne, comme directeur de la police, occupe une position qui lui permet de se rendre compte du besoin urgent d'appliquer le règlement obligeant tous les véhicules-moteurs à subir deux inspections par année. Chaque matin, il prend connaissance du rapport des accidents de la rue survenus au cours des dernières vingt-quatre heures. Et ce rapport est toujours beaucoup plus long que ne le laisseraient croire les rapports des journaux. En effet, les journaux ne rapportent que les accidents les plus graves, ceux qui nécessitent l'hospitalisation du blessé ou qui causent la mort. Mais il y en a un nombre beaucoup plus grand dans lequel il ne s'agit que d'une fracture de jambe ou de bras ou d'une autre blessure qui paraît bénigne. Pourtant, pour les victimes, l'accident n'est jamais de peu d'importance. Bien qu'aucunement en danger de perdre la vie, souvent les

victimes resteront infirmes pour la vie et cela est d'autant plus triste quand il s'agit d'un enfant.

C'est pourquoi devant ce flot toujours grossissant des accidents quotidiens, Me Dufresne n'hésite pas à se prononcer en faveur de l'inspection obligatoire. Il sait bien que l'application de ce règlement n'éliminera pas tous les accidents. Mais il sait aussi que cela en réduira le nombre, particulièrement en ce qui a trait aux accidents les moins graves mais les plus nombreux. Car, quand il y a mort ou blessures sérieuses, souvent cela dépend d'autres causes que l'état de la voiture. Mais, quand l'accident est moins grave, cela dépend très souvent du fait que le chauffeur n'a pas pu arrêter dans la distance requise. Si la voiture avait eu de meilleurs freins, cela aurait signifié une différence de quelques pieds dans l'arrêt et il n'y aurait pas eu de blessés.

A l'hôtel de ville

De son côté, M. Taillefer se rend compte du fait qu'il est impossible actuellement d'interdire la circulation à une voiture, même quand on la sait en mauvais état mécanique et dangereuse pour la sécurité publique.

Le règlement qui permettrait de bannir de nos rues et de nos routes ces centaines de véhicules dangereux existe bien dans les livres de l'hôtel de ville. Mais il ne peut pas être appliqué tant que la ville ne sera pas en état de commencer l'inspection des automobiles et des camions.

M. Taillefer, à qui l'on doit rendre hommage pour avoir tenté de faire adopter le système il y a deux ans, alors que tout le travail préliminaire avait été fait par le chef Dufresne, est bien au courant de tous les angles du problème et il n'est pas sans savoir que l'inspection obligatoire rapporterait un revenu intéressant

au trésor municipal tout en protégeant les citoyens.

Les automobilistes sont donc surpris de voir que ce projet dort déjà depuis deux ans et que rien n'est fait pour le ressusciter, bien que toutes les parties intéressées soient en faveur: le département de la circulation du service de la police, l'hôtel de ville, les automobilistes eux-mêmes et, enfin, les citoyens en général et particulièrement ceux qui sont de simples piétons.

Appuie des automobilistes

Les automobilistes croient que le paiement de 50 cents pour l'inspection serait le meilleur placement qu'ils peuvent faire puisque c'est la leur éviterait les petits accidents toujours

ennuyeux de la circulation et leur assurerait une plus grande sécurité sur les routes. Ils sont en général parfaitement consentants à payer cet impôt annuel — ce qui est très rare parce que les contribuables s'opposent d'ordinaire aux impôts. Ils savent d'ailleurs qu'après avoir payé leur 50 cents, ils peuvent subir autant d'inspections qu'ils le désirent au cours des six mois qui suivent. De cette façon, ils peuvent vérifier l'état mécanique de leur voiture aussi souvent qu'ils le veulent, ce qui est un avantage important et gratuit. Il en est de même des compagnies qui opèrent des flottes de camions. Avec ce système, les compagnies pourraient faire vérifier l'état des véhicules-moteurs périodiquement, disons tous les mois, sans avoir à faire plus qu'un déboursé de 50 cents deux fois par année. C'est là un avantage qui vaut son plein d'or.

C'est pourquoi les automobilistes ont hâte de voir le système mis en application dans le plus bref délai possible. On comblera ainsi une lacune qui se fait de plus en plus sentir à Montréal et dont les conséquences causent bien des pertes de vies et des blessures qui autrement pourraient être évitées.

Une nouvelle taxe qu'on ferait payer à l'automobiliste

Le Canada

C'est à lui, prétend M. Dave Rochon, de payer l'entretien des rues
12 nov. 1937
Pas au propriétaire

Pour dégrever partiellement la propriété montréalaise, sur laquelle de l'avis de plusieurs pèsent de trop lourdes taxes, M. Dave Rochon, conseiller du quartier St-Michel à l'hôtel de ville, suggérait, hier soir, de faire payer aux automobilistes plutôt qu'aux propriétaires le coût de l'entretien de la voirie municipale à Montréal.

"Il ne nous faudrait pour cela que percevoir deux sous par gallon de gazoline, dit-il. Le gouvernement provincial n'aurait qu'à diminuer le coût des patentes d'autos pour ne pas trop charger celui qui possède une voiture. Il me semble plus juste de taxer celui qui fait usage de la rue que celui qui possède une maison le long de cette rue."

M. Rochon s'adressait à la Landlords' Protective Association, société israélite, réunie, hier soir, au sous-sol de la synagogue Chevra-Kadisha, 495 ouest rue Fairmount. L'assemblée était sous la présidence de M. I. G. Charness.

L'échevin de St-Michel dit que les automobilistes protesteront probablement contre cette proposition, mais que cela ne l'empêchera pas de porter la question sur le tapis vert de l'hôtel de ville.

"Et si on agréé à ce transfert de taxes, ajouta-t-il, soyez sûrs que nous allons le porter à l'attention de Québec."

Par entretien de la voirie municipale, M. Rochon veut dire surtout le déblaiement des rues en hiver. "A Toronto, explique-t-il, il n'en coûte que \$50,000 par hiver pour cet ouvrage; tandis que nous en payons un

million et demi quand ce n'est pas \$2,000,000.

Comme membre du bureau des reviseurs, M. Rochon suggère fortement à l'assemblée le nom du conseiller municipal Weldon. "Il devrait être nommé pour représenter la minorité, dit-il. C'est un homme d'affaires, et il représente le quartier qui paye le plus de taxes à l'hôtel de ville. Nous avons bien le droit de demander qu'il soit choisi."

Automobiles

Si on appliquait un vieux règlement

Montréal aurait \$300,000 de plus

A Montréal, il n'y a pas que les vieux tramways, qui l'un après l'autre, ont été relégués aux oubliettes. S'il existait dans la métropole un musée de la circulation, on pourrait trouver, côte à côte avec les vieux "bazous" de 1907, des vieux règlements relatifs à la sécurité qui aujourd'hui nous feraient sourire.

Tel par exemple, l'article 44, adopté par le conseil municipal de Montréal en 1944. Cet article stipulait que "tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule-moteur circulant dans la cité de Montréal devra, au moins tous les six mois, faire faire un examen complet du tel véhicule par le service de la police et obtenir du directeur dudit service un certificat de bon fonctionnement au point de vue sécurité et il devra payer pour cet examen la somme de 50 cents".

Comme ce règlement n'a jamais été officiellement révoqué, nous nous sommes demandé s'il était encore en vigueur. Un fonctionnaire du Bureau du Revenu, service des véhicules automobiles, nous a avoué qu'il avait aucune souvenance d'une telle loi.

Par contre, l'inspecteur Brodeur, de la division de la circulation de la ville de Montréal nous a déclaré: "Il y a au delà de 300.000 véhicules dans la ville de Montréal. S'il fallait les examiner tous deux fois par année, ça prendrait une éternité".

Peut-être, mais 300.000 véhi-

cules qui rapporteraient \$1.00 par année à la ville de Montréal, ça ferait une somme rondelette qui pourrait être dépensée à étudier les problèmes de la... circulation!

PETIT JOURNAL

OCT 11 1959



AUTOMOBILISTES, GARE A VOS FREINS! Le service de la police de Montréal profite de la saison estivale pour vérifier les freins de plusieurs automobiles, boulevard Dorchester, à l'est de Papineau. L'inspecteur Gérard Brodeur, que l'on voit ici au volant d'une auto, et plusieurs de ses hommes utilisent un appareil mécanique appelé "vérificateur à freins" qui enregistre le nombre de pieds

que parcourt un véhicule lorsqu'on applique les freins à 20 milles à l'heure. S'il y a une défectuosité quelconque, on recommande alors au conducteur d'aller consulter un garagiste; sinon il peut encourir les frais de la Cour. Selon l'inspecteur Brodeur et M. W. McKenzie, du Royal Automobile Club, que l'on aperçoit près de l'auto, ce procédé pourra éviter un grand nombre d'accidents.

photo I.A. PRESSE

Automobile,
développements



Pour assurer le freinage des automobiles

La Sûreté municipale poursuit l'examen des freins des voitures qui circulent dans les rues de Montréal à l'aide d'un instrument qu'elle utilise déjà depuis 15 ans. L'appareil est déposé au plancher de la voiture à vérifier; le chauffeur applique brusquement les freins dès que la voiture at-

teint 20 milles à l'heure.

Un poinçon indique alors sur une carte à l'intérieur de l'appareil la distance parcourue par la voiture avant son immobilisation totale. Le chauffeur reçoit des agents qui procèdent à l'examen une carte où l'on fait mention de l'état des freins de la voiture au mo-

ment de l'épreuve.

L'arrêt sur une distance de 18 pieds ou moins constitue une excellente cote; l'état des freins est passable si l'arrêt se produit entre 18 et 37 pieds.

Une contravention est signifiée à l'automobiliste qui doit immobiliser sa voiture en

plus de 37 pieds à 20 m.p.h.

Au moment où cette photo a été prise hier, nous voyons près de l'appareil de vérification, le capitaine Maurice Leblanc, les agents Roland Bourque et Florian Lachance, l'inspecteur Gérard Brodeur.

(Photo "Le Devoir")

Prudentia : inspection obligatoire des autos

par Dominique CLIFT

QUEBEC. — La société de sécurité routière Prudentia a demandé ce matin au ministre des Transports Gérard Cournoyer de rendre obligatoire l'inspection annuelle ou semestrielle des véhicules automobiles.

Dans un mémoire adressé au gouvernement, Prudentia

constate que le public n'a pas réagi comme elle l'espérait à son initiative de fournir gratuitement un service d'inspection.

C'est pourquoi elle demande qu'un tel service soit rendu obligatoire et appliqué par la Sûreté provinciale.

Prudentia réclame également que la Sûreté provinciale soit équipée d'appareils servant à l'analyse chimique de l'haleine pour servir dans les cas où l'usage de l'alcool est soupçonné comme cause d'accident. On note dans le mémoire que le code pénal admet le résultat d'une telle analyse comme preuve devant les tribunaux. Il faudrait ajouter cependant que le code pénal ne permet l'analyse que si le témoin y consent.

La société de sécurité routière suggère en outre :

— la création d'un service de statistique pour permettre des recherches plus approfondies sur toutes les causes d'accident;

— une réglementation plus sévère au sujet des camions chargés de billes ou de gravier;

— la poursuite de la campagne pour éliminer les panneaux-reclame le long des routes;

— l'examen médical pour les chauffeurs au service du public, c'est-à-dire les conducteurs de camions, taxis, autobus et remorques, mesure qui pourrait éventuellement être étendue à toutes les catégories de conducteurs;

— le rapport par les médecins au gouvernement de tout cas d'épilepsie et de diabète qu'ils sont appelés à traiter et dont les caractéristiques seraient souvent cause d'accidents routiers;

— l'imposition de normes plus sévères pour l'émission de permis de conduire;

— l'uniformisation de tous les signaux routiers de la province, y compris ceux des municipalités;

— la fabrication de plaques d'immatriculation qui soient phosphorescentes et l'imposition d'une surtaxe de 25 ou de 50 cents pour couvrir les frais; et enfin

— une subvention annuelle plus élevée pour la société Prudentia.

Part 10-1000

Free Car Checks Inaugurated

Quebec, which lost 1,100 lives in traffic mishaps last year, is growing aware that measures can and must be taken to reduce the names daily inscribed on the black fatality list.

Yesterday Mr. Gérard Cournoyer, Minister of Transport and Communications, inaugurated a free and voluntary car inspection by having his car approved by an auto specialist and a team of four specially trained Provincial Police constables.

Sponsored by the Provincial Highway Safety Committee (Prudentia) — one of several organizations promoting measures to encourage safer driving — the safety checkup is located beneath the Metropolitan boulevard, at the corner of Christophe Colomb street, and will be open to all motorists daily from 9.00 a.m. until 6.00 p.m., Sunday excepted.

On the test lane will be Gaston Rainville, a United Auto Parts specialist, who will check braking systems, wheel alignment, steering column, and front and rear lights. Provincial police constables will check such equipment as horn, windshield wipers, tires, mirrors.

Inspection time is but a few minutes per car. A sticker will be stuck to the windshield, providing the car has shown itself to be roadworthy.

Both provincial and municipal police are showing a deeper interest in technical inspections. One of the causes for this concern was the recent series of runaway trucks in Montreal. Such incidents were unfortunate but dramatic evidence that a number of vehicles were being used that were not roadworthy, in fact, very dangerous.

At present only Vancouver and Prince Edward Island have systems of regular inspection.

In the U.S. at least 19 states demand compulsory inspection.

In this province, Provincial Police have the authority to stop motorists when part of a car is obviously not functioning properly, such as headlights. However, this system is quite ineffective since specialized equipment, such as that being used on the Christophe Colomb test lane, is necessary to check more intricate and less obvious systems.

(Dr. Alfred L. Moseley, research associate in legal medicine at Harvard University, is at present working on a study of fatal highway collisions under U.S. government support.

Although data is as yet incomplete, results thus far have led Dr. Moseley to believe that technical failure, as opposed to human error and incompetence, have led to more fatalities than is generally believed.

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

Auto-News

Auscultation des automobiles sous le boul. Métropolitain

M. Gérard Cournoyer, ministre des transports et communications, a été le premier automobiliste de la province à soumettre son véhicule-moteur à une vérification technique gratuite, organisée à Montréal, sous les auspices du Comité provincial de sécurité routière Prudentia dont il est le président d'honneur.

Ces examens gratuits sont offerts à la population, à l'intersection de la rue Christophe-Colomb, sous le boulevard Métropolitain, à Montréal. Les automobilistes de Montréal et de la région sont instamment invités à collaborer et à tirer avantage de cette activité sécuritaire, sans aucune obligation de leur part.

Exprimant sa pensée en présence des représentants de la presse, de la radio et de la télévision, M. Gérard Cournoyer a rappelé "qu'une inspection technique et scientifique est jugée nécessaire pour tous les moyens de transport — que ce soit le bateau, l'avion ou autre qui sont vérifiés constamment — alors que seul le véhicule-moteur de l'individu n'est que rarement soumis à de tels examens préventifs dans le Québec."

Les inspections gratuites qui sont effectuées de neuf heures le matin à six heures le soir, sauf le dimanche, consistent en une vérification à l'aide d'appareils perfectionnés des parties vitales des véhicules-moteur. Quand une automobile a subi l'examen préventif avec succès, son propriétaire reçoit un certificat qui atteste du bon état actuel de l'entretien dudit véhicule.

Inspection en 14 points

Un technicien muni d'instruments spécialisés des plus modernes procède tout d'abord à l'inspection de quatre aspects mécaniques du véhicule-moteur: des freins, des pneus et des ressorts ou amortisseurs; de l'alignement des roues; des conduites de direction; des plaques à feu blanc à l'avant, du rayonnement de leurs faisceaux lumineux, de tous les feux arrière et signaux de direction.

D'autre part, quatre agents de la Police provinciale de la route sont chargés de l'examen de neuf points déterminés du véhicule-moteur: les klaxons, les retroviseurs arrière, les essuie-glace, les vitres, les pneus, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, les tuyaux d'échappement, les garde-boue et les pare-chocs et le bon état général de la carrosserie.

Vérification gratuite des automobiles

Depuis hier après-midi, les automobilistes de Montréal et de la région peuvent bénéficier d'un service gratuit de vérification technique de leurs véhicules-automobiles. Le nouveau service a été inauguré, à 2 h. 30 hier après-midi, par le ministre des Transports et Communications, M. Gérard Cournoyer. Ce dernier est président d'honneur du Comité provincial de sécurité routière Prudentia, qui patronise cette inspection.

Le ministre a été le premier à faire vérifier son automobile, voulant ainsi donner l'exemple et inciter la majorité des automobilistes à profiter de ce service qui est absolument gratuit.

Au cours d'une brève allocution, M. Cournoyer a déclaré : "Une inspection technique et scientifique est jugée nécessaire pour tous les moyens de transport, que ce soit le bateau, l'ascenseur, l'avion ou autre, qui sont vérifiés constamment, alors que seul le véhicule-moteur de l'individu n'est que rarement soumis à de tels examens préventifs dans le Québec".

Plusieurs personnalités

avaient été invitées à prendre part à cette cérémonie d'inauguration symbolique, dont plusieurs membres de l'Assemblée législative, des chefs des principaux corps policiers de la métropole et de la province, et notamment MM. Jean-Guy Lefebvre, président de Prudentia et Camille Archambault, président du Comité de sécurité routière du district de Montréal.

Les inspections qui sont gratuites et volontaires, seront faites de 9 h. le matin à 6 h. le soir, tous les jours de la semaine, sauf le dimanche. Ces vérifications, effectuées à l'aide d'appareils perfectionnés, se font sous le boulevard Métropolitain, près de l'intersection de la rue Christophe-Colomb.

À l'issue de l'inspection, un certificat attestant du bon état du véhicule est remis à l'automobiliste.

La vérification des véhicules est faite par un technicien qui procède à l'inspection de quatre aspects mécaniques du véhicule :

Les freins d'urgence et les freins ordinaires;
l'alignement des roues;
les conduites de direction;
les phares à feux blancs à l'avant, le rayonnement de leurs faisceaux lumineux, tous les feux arrière et signaux de direction.

De plus, quatre agents de la route de la Police provinciale sont chargés de l'examen de neuf points déterminés du véhicule, soit : le klaxon, le rétroviseur, les essuie-glace, les vitres, les pneus, l'éclairage de la plaque d'immatriculation, le tuyau d'échappement, les garde-boue et pare-chocs, ainsi que le bon état général de la carrosserie.

En instituant cette campagne de vérification gratuite, Prudentia entend poursuivre l'oeuvre de propagande éducative entreprise en 1953 en vue de populariser le projet d'examen préventif dans toute la province et d'en faire souhaiter l'adoption et la pratique par la grande majorité des automobilistes.

Auto drivers

Free Auto Check-Ups Are Inaugurated Here

A car belonging to Quebec Transport and Communications Minister Gerard Cournoyer yesterday, passed a free motor vehicle road test "with flying colors."

The auto, carrying the minister and driven by QPP Director Josephat Brunet, was given a perfect score of 14 out of 14 at the inauguration of the car check service at Metropolitan Blvd. and Christophe Colomb St.

The test, sponsored by "Prudentia," the provincial highway safety committee, is open free of charge to all Montreal and district motorists.

Inspections supervised by QPP traffic officers will be carried out throughout the fall season, Mondays through Saturdays from 9 a.m. to 6 p.m.

The checks include muffler,

rearview mirror, windshield wipers, horn, tail lights, direction signals, licence plate light, parking lights, tires, emergency brake, braking system, wheel alignment, steering and headlights.

In an address opening the service, Mr. Cournoyer noted that while boats, elevators and airplanes are subject to compulsory inspections, motor vehicles in this province seldom undergo road safety checks.

"Prudentia" officials explained that the 14-point check requires only a few minutes. In addition to visual inspection of the vehicle by police officers, technicians are on hand to check wheel alignment, gears, and lights with special testing equipment.

Cars passing the test are given windshield stickers.

automobiles
② inspection of vehicles

Why So Diffident? \

FACILITIES are to be offered motorists to have their cars inspected, under the auspices of the traffic section of the Provincial Police Bureau. The check will cover the condition of brakes, wheel alignment, lights, windshield wipers and so on. It will be free.

Mr. Cournoyer, Transport Minister, accompanied his announcement of the service, with the explanation that many highway accidents are caused by vehicle defects. There is no doubt that some mishaps can be traced to mechanical causes. If Mr. Cournoyer is satisfied that mechanical defects account for enough accidents to warrant the use of "many," then surely the inspection should be made compulsory.

It will contribute something to highway safety, naturally, even as a voluntary measure. It offers the responsible motorist an opportunity to obtain a disinterested estimate of the functioning of his car's safety components. But it will be most commonly accepted by the type of driver who needs it least, the one who customarily has a mechanic look at anything about his car which he discovers is not working as it should. The driver of the car in poor condition knows its weaknesses, and if he hasn't had them attended to isn't going to advertise them, least of all to the police. An invitation to him is not likely to bring any response. If Mr. Cournoyer hopes to reach him, he will have to issue an order. And why not?

autos - sans
inspection des voitures

C'EST A 4H. CET APRES-MIDI qu'aura lieu l'inauguration officielle de l'allée de sécurité, sous la voie surélevée du boulevard Métropolitain, à l'angle de la rue Christophe Colomb. M. Gérard Cournoyer, ministre des Transports et Communications, présidera cette cérémonie.

Cette allée de sécurité a pour but de mettre à la disposition de toute la population de la région métropolitaine un service gratuit et volontaire d'inspection mécanique et électrique des automobiles.

Afin de rendre les usagers de la route plus conscients de la nécessité de toujours garder leur voiture en parfait état de fonctionnement, le ministère de M. Cournoyer s'est procuré des appareils spéciaux qui permettent une vérification rapide et précise des principales parties des véhicules. Après l'inauguration, une réception officielle aura lieu, à 5 heures, à 190, est, boul. Crémazie.

On fera l'inspection de votre voiture... gratuitement

L'inauguration d'un service gratuit d'inspection des véhicules automobiles a été annoncée par l'honorable Gérard Cournoyer, ministre des Transports et Communications du Québec, lors d'une conférence de presse tenue hier.

L'inspection en question sera assez élaborée et couvrira toutes les parties du véhicule dont l'état et le fonctionnement sont mentionnés par le code de la route.

Le ministère s'est procuré des appareils mécaniques spéciaux qui permettent une vérification rapide et précise des freins, de l'alignement des roues et de l'efficacité des phares; on a également prévu l'installation d'un levier spécial qui permet un examen rapide mais satisfaisant du train avant du véhicule.

Pendant que l'on procédera à ces vérifications d'autres agents du ministère s'occuperont de contrôler le fonctionnement des phares, des essuie-glaces, de l'emplacement du rétroviseur, des feux de position; ils feront, enfin, une vérification générale selon ce qui

est prescrit par le code de la route.

La procédure sera entièrement contrôlée par l'escouade de la route de la Sûreté du Québec et le propriétaire d'un véhicule trouvé en bon état se verra remettre un décalque par l'agent de circulation.

Ce service est mis à la disposition du public, à la suite d'une expérience tentée, l'an dernier, à Montréal, expérience qui s'est avérée très populaire auprès du public, dont la réaction a été des plus favorables. Le ministère des Transports et Communications aura deux (2) installations, l'une en

permanence à Montréal, l'autre à Québec, pour quelques semaines; par la suite, l'unité de Québec se déplacera de semaine en semaine, pour desservir les populations d'autres centres, comme Sherbrooke, Sorel, Drummondville, Trois-Rivières, Thetford-Mines, Chicoutimi, Rimouski et Rivière-du-Loup.

Toute la population de la région métropolitaine de Montréal est invitée à se prévaloir de ces avantages gratuits. L'allée de sécurité pour Montréal est installée sous la voie surélevée du boulevard Métropolitain à l'angle de la rue

Christophe-Colomb et commencera à fonctionner de façon régulière mardi le 4 août.

Automobiles

Cours pour moniteurs de conduite automobile

"Pour la deuxième année consécutive, le ministère des Transports et Communications du Québec, en collaboration avec le Conseil Canadien de Sécurité Routière, offre depuis hier et jusqu'au 28 août, "un cours avancé de formation de moniteurs de conduite automobile, à l'intention des professeurs des collèges classiques et des écoles secondaires de la région métropolitaine de Montréal", a annoncé l'honorable Gérard Cournoyer, ministre des Transports et Communications, lors d'une conférence de presse qu'il donnait hier, à Montréal.

"Ce cours en français, qui a été inauguré avec beaucoup de succès l'été dernier, englobe toutes les phases de l'éducation sécuritaire et s'inspire des normes établies

par l'"American Automobile Association" et la "Canadian Automobile Association".

Une trentaine de professeurs y seront admis selon leurs qualifications et leur expérience dans ce domaine. Aux professeurs attirés du ministère viendront s'ajouter des spécialistes de l'extérieur, pour offrir aux postulants qui suivront le cours une formation de base particulièrement solide.

"Le but recherché par le ministère des Transports et Communications est de faciliter et d'encourager l'instauration de cours de conduite automobile dans les écoles secondaires et les collèges classiques, comme la chose se fait sur une grande échelle aux Etats-Unis et dans d'autres provinces", expliqua l'honorable Gérard Cournoyer.

cl

①

INSPECTION OBLIGATOIRE DES VÉHICULES-MOTEURS

M É M O I R E

A: L'Honorable Ministre des Transports et Communications
de la Province de Québec

Madame CLAIRE KIRKLAND-CASGRAIN

PAR: L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE
Au nom de ses Sections de la Province de Québec

O. Duvernay
Directeur National

R. Gravel
Président, section de Montréal

J. Blondeau
Président, section de Québec

J.L. Michaud
Président, comité de la commercialisation

PRÉSENTÉ À QUÉBEC

ce 1er jour d'avril 1965

SOMMAIRE ET PAGINATION

	<u>P a g e s</u>
1. Préambule	3
2. Historique de l'Association des Industries de l'Automobile du Canada	4, 5
3. Exposé de la situation tragique des accidents de la route	6
4. Les vraies causes des accidents de véhicules-moteurs	7, 8, 9
5. Ce qui se fait ailleurs: a) Aux États-Unis	10, 11, 12
b) Au Canada	12, 13
6. Ce qui se fait dans le Québec	14, 15, 16, 17
7. Suggestions de l'Association des Industries de l'Automobile du Canada (sections du Québec)	18
a) Contrôle de la valeur réelle des produits de l'automobile	19, 20, 21
b) Relevé de la compétence de la main d'oeuvre dans l'automobile	21, 22
c) Portée de l'examen technique et scientifique des véhicules motorisés	23, 24
8. Recommandations de l'Association des Industries de l'Automobile du Canada (sections du Québec)	25, 26
9. Conclusion	27

1. PRÉAMBULE

Consciente que, de par sa nature même, elle est appelée à jouer un rôle consultatif auprès des autorités compétentes, l'Association des Industries de l'Automobile du Canada, par la voix de ses sections du Québec, soumet respectueusement au gouvernement provincial et plus particulièrement à son Ministre des Transports et Communications, un mémoire relatif à l'imposition de l'inspection préventive des véhicules-moteurs.

Veillez croire, chère madame, que ce mémoire a été mûrement réfléchi avant qu'il soit décidé de vous le présenter.

C'est donc avec espoir et confiance que nous déposons ledit mémoire devant vous, madame, afin que vous en portiez la teneur à la connaissance des membres du Cabinet provincial au moment qui vous conviendra le mieux.

2. HISTORIQUE DE L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE DU CANADA

Il y a à peine un an que notre organisme a adopté la raison sociale "Association des Industries de l'Automobile du Canada". Cependant, notre Association date de quinze ans à l'échelle fédérale. Car, c'est en 1950 que les manufacturiers des Industries de l'Automobile ont jugé bon de se joindre à l'Association des grossistes des produits-automobiles dont les cadres existaient déjà depuis une quarantaine d'années. La fusion des manufacturiers et des grossistes des produits-automobiles a donné naissance à l'une des plus influentes associations professionnelles au pays connue durant quinze ans sous la raison sociale "The Canadian Automotive Wholesalers' and Manufacturers' Association" dont le slogan était et demeure sous le nouveau nom bilingue: "Unis pour mieux servir!"

L'éducation des membres et de leurs clients sous toutes les formes préoccupe notre Association au plus haut point. Pour arriver à satisfaire aux besoins de chacun et à grouper efficacement tous les manufacturiers et grossistes des industries de l'automobile au Canada, "I.A.I.A.", a inauguré un vaste programme de recherches et de renseignements à l'échelle canadienne.

L'éthique professionnelle chez les membres et leurs bonnes relations publiques sont constamment à l'étude des conseils régionaux de notre Association.

Les effectifs de "I.A.I.A." du Canada sont de 558 magasins de gros qui relèvent de:

- 208 sièges sociaux de sociétés,
- 350 succursales de vente et de distribution,
- 140 manufacturiers,
- 12 remanufacturiers de pièces et accessoires de l'automobile,
- 16 entrepôts de distribution.

2. (suite)

Les membres de "I.A.I.A." emploient quelque 25,000 personnes et leur chiffre d'affaires global durant le dernier exercice financier a approché de près la somme d'un demi-milliard.

Notre Association des Industries de l'Automobile du Canada se tient en étroite relation avec A.S.I.A., the Automotive Service Industry Association dont le siège social est à Chicago, Illinois. Comme le principe de base de notre Association industrielle réside dans l'échange d'idées, nos affiliations aussi bien sur le plan canadien qu'international justifient à merveille notre devise "Unis pour mieux (nous) servir!"

Le projet de formuler et d'établir un programme de prévention des accidents de la route remonte à 1953 pour les directeurs et les membres de l'Association des Industries de l'Automobile du Canada. Depuis cette date, des comités spéciaux ont été formés lors des réunions annuelles de l'Association en vue de trouver la formule la plus efficace de réduire le nombre des accidents prévisibles de véhicules-moteurs.

C'est donc dans un but hautement humanitaire que notre Association en a appelé à la collaboration de nos confrères du Canada et des Etats-Unis et qu'elle s'est donné pour mission d'effectuer les recherches qui ont permis la rédaction de cet exposé de la situation actuelle en matière de sécurité routière.

3. EXPOSÉ DE LA SITUATION TRAGIQUE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Du 1er janvier au 31 juillet 1964, les accidents de la route ont fait, dans notre province, 772 morts et 20,393 blessés, soit 168 morts et 2,787 blessés de plus qu'en 1963 durant la même période de temps. Pour un total de 64,594 accidents, le nombre de véhicules impliqués se chiffrait à 122,484, ce qui représente un peu moins du dixième de tous les véhicules québécois.

Chez-nous, personne ne semble s'accorder sur les causes réelles de ce nombre effarant d'accidents de la route. En attendant d'y parvenir, il ne faut pas s'étonner que les taux d'assurance-automobile montent en flèche d'année en année, aussi bien pour le conducteur qui a des accidents que pour celui qui n'en a point. En 1963, dans les cas de dommages à autrui, 14.5 automobilistes sur 100 qui avaient pris une assurance ont réclamé des indemnités aux compagnies d'assurance pour un montant moyen de \$419.00. Nombre d'accidents ne sont pas rapportés aux compagnies pour des raisons faciles à comprendre puisque le responsable de la collision préfère généralement défrayer le coût de ses propres dommages et celui de l'autre partie concernée, plutôt que de risquer une hausse importante de prime au renouvellement de sa police d'assurance.

4. LES VRAIES CAUSES DES ACCIDENTS DE VÉHICULES-MOTEURS

En 1896, deux décès dus à la circulation de véhicules-moteurs étaient enregistrés en Grande-Bretagne; un autre devait l'être aux États-Unis en 1899.

Au Canada, en 1904, malgré la vigilance du Chef de la Police de Montréal auquel une commission avait enjoint "de veiller à faire respecter les dispositions de la loi, particulièrement en ce qui concernait la vitesse fixée à six milles à l'heure pour les automobiles circulant dans les rues de la métropole", un contribuable du nom de TOUTANT est passé à la postérité en devenant la victime "du premier accident fatal d'automobile dans le Québec".

La liste des victimes a depuis pris des proportions terrifiantes. Les États-Unis en étaient au millionième mort en 1951 et, avec le développement de la circulation automobile, le Canada a également été durement éprouvé puisqu'en 1963, plus de pertes de vie ont été attribuées à des accidents de la route, dont un grand nombre auraient pu être évité si l'examen préventif des véhicules-moteurs avait été institué suivant un mode universel sur une base obligatoire.

Cette évolution catastrophique pose un problème de santé publique qui réclame d'urgence l'attention de l'autorité gouvernementale. Les jeunes sont nombreux parmi les tués; outre la tragédie qu'elle représente pour les familles, leur disparition entraîne une perte économique sérieuse pour la collectivité.

L'épidémie des accidents de la route est un phénomène du vingtième siècle! Toutefois, on peut affirmer que la grande majorité des accidents de la route sont évitables, mais il faudra beaucoup d'efforts dans la collectivité pour que la prévention devienne efficace.

4. (suite)

Car dans les pays les plus "motorisés" les accidents de la route sont aujourd'hui la cause la plus fréquente de décès pour les adolescents et les jeunes adultes, notamment du sexe masculin. Les lits des salles de chirurgie réservés aux hommes dans les hôpitaux sont, pour une bonne partie, occupés par des jeunes gens blessés sur la route, dont beaucoup sont mutilés ou atteints d'incapacités permanentes.

L'Ecole de Médecine de l'Université Harvard, dans le cadre d'un programme de recherches de cinq ans, vient de se livrer à une enquête approfondie sur les causes réelles de certains accidents d'automobiles mortels. La même minutie, qui est de règle pour l'étude des accidents d'avions, est ici appliquée aux accidents d'autos ayant causés la mort.

Un groupe de mécaniciens et d'ingénieurs examine les épaves des véhicules, la route et les trajectoires suivies. Un ingénieur de l'automobile recherche la possibilité d'un accident mécanique. Une autre équipe, dans laquelle figurent un médecin légiste, un chimiste, un technicien, un sociologue, un spécialiste des maladies internes, un psychiatre, un ophtalmologiste, un statisticien, un ecclésiastique et un juriste, fait une enquête sur les victimes.

Les membres de cette équipe interrogent les survivants, les témoins et ceux qui connaissent les antécédents des auteurs des accidents. Dans la plupart des cas, on procède à une autopsie des conducteurs décédés.

4. (suite)

Or ces travaux basés sur l'analyse de plus de 120 accidents ont montré que la plupart des accidents mortels sont causés par de simples défaillances courantes, imputables à l'homme, à la mécanique ou à l'état de la route.

Mais c'est le concours de tous ces facteurs qui est fatal!

5. a) CE QUI SE FAIT AILLEURS: Aux États-Unis

Chez nos voisins d'outre quarante-cinquième, l'origine des programmes d'inspections préventives de véhicules-moteurs remonte aussi loin qu'à 1927. C'est cette année-là, en effet, que des groupes de citoyens des États du Massachusetts, du Maryland et de New York lançaient un appel à leurs gouverneurs respectifs dans l'espoir que soient apportées des mesures propres à enrayer le taux affreusement croissant des mortalités et des infirmités permanentes causées par les accidents de la route.

C'est de cet appel aux autorités que naquit le système d'inspection obligatoire de véhicules-moteurs aux États-Unis et, dès 1930, six autres États américains emboîtaient le pas et se soumettaient au régime d'examen obligatoire de sécurité routière.

Les résultats obtenus furent si bénéfiques qu'aujourd'hui, 19 États américains de même que le District de Columbia adhèrent au programme. De sorte qu'on peut dire qu'actuellement 25% des véhicules qui roulent sur les routes américaines sont inspectés au moins une fois par année, et deux fois dans un grand nombre de cas.

Il en résulte que depuis l'imposition de la réglementation relative à l'inspection des véhicules automobiles, le nombre des accidents de la route a été réduit de 25%, ce qui se traduit pour les Américains par une baisse annuelle des dégâts matériels, et autres, de l'ordre de deux milliards.

Ce chiffre peut sembler exagéré mais il n'impressionne plus quand on considère qu'en 1960 seulement, les dommages causés sur les réseaux routiers américains se sont chiffrés à plus de six milliards.

5. (suite)

Quant aux données statistiques relatives aux mortalités de la route, il suffit de mentionner que depuis l'instauration de l'inspection périodique dans les dix-neuf États et dans le district susmentionnés, leur nombre a baissé au point qu'en 1961 il était inférieur de 50 à 54% dans les États soumis à la réglementation comparativement à celui des États où il n'existe aucune réglementation en ce sens.

Et il convient de noter que tout obligatoire que soit le régime d'inspection des véhicules motorisés, un sondage de l'opinion publique effectué en 1963, par le Comité National de la Sécurité Routière des États-Unis, a établi que 97% des gens interviewés se sont déclarés un faveur de l'inspection obligatoire.

Cela n'a rien de surprenant si l'on songe que la plupart des experts qui se sont penchés sur le problème — et dont un bon nombre étaient cependant adversaires de l'inspection préventive — ont convenus qu'approximativement 10% des accidents routiers peuvent être prévenus grâce à la mise en vigueur d'une loi saine et bien appliquée pour régir l'inspection obligatoire des véhicules-moteurs.

Rappelons ici qu'à la suite d'un contrôle des véhicules motorisés effectué en 1959, sur une base nationale aux États-Unis, le Conseil Américain de Sécurité Routière était en mesure de déclarer en 1960 qu'une automobile familiale sur cinq inspectées ne recevait pas les soins requis pour être en bon état de fonctionnement.

Dans le cas des camions, la proportion était de UN seulement sur QUATRE inspectés. Comme ce contrôle était alors volontaire, on peut supposer que les véhicules qui en ont

5. (suite)

fait l'objet étaient au-dessus de la moyenne en ce qui concerne l'entretien. Par conséquent, les chiffres que nous venons de citer ne sont pas tout-à-fait fidèles si l'on considère l'ensemble de tous les véhicules en circulation.

5. b) CE QUI SE FAIT AILLEURS: Au Canada

Voyons un peu ce qui se fait dans ce domaine préventif au Canada, plus précisément à Vancouver, sur une base municipale.

Notons tout d'abord que l'inspection obligatoire est établie sur une base semi-annuelle dans la ville de Vancouver, depuis 1939. On estime que depuis les débuts jusqu'à maintenant, plus de cinq millions et demi d'inspections techniques et scientifiques ont été effectuées dans cette ville de la côte du Pacifique.

Il est à remarquer que grâce à la perception d'une modique somme de cinquante cents au début, laquelle fut augmentée de temps à autre par la suite afin de faire face à la marche ascendante du coût de la main d'oeuvre, ce programme d'inspection périodique des véhicules-motorisés a pu être poursuivi sans qu'il en résulte de hausse de l'impôt foncier pour les contribuables.

Malgré le nombre relativement infime de protestations qu'ont pu provoquer les augmentations successives du coût de l'inspection semi-annuelle — qui est maintenant de \$1.75, on peut affirmer sans crainte, que le public en général de la Colombie-Britannique a fort bien accepté le régime de l'inspection obligatoire des véhicules-moteurs, à tel point que les objections soulevées au début se sont graduellement tues à mesure que les automobilistes se

● 5. (suite)

rendaient compte des buts et objectifs que visaient les experts en sécurité routière. La somme totale des surplus enregistrés par le centre d'inspection, durant une période de 25 ans, atteint presque \$175,000.00. Ces argents ont été versés dans les revenus généraux de la ville de Vancouver.

6. CE QUI SE FAIT DANS LE QUÉBEC

Action des organismes sécuritaires et mesures gouvernementales

En ce domaine de propagande éducative et d'éducation préventive, chacun dans le Québec tirait le meilleur profit possible de sa formule personnelle jusqu'à ces derniers temps.

Des préposés au service du transport à l'usine ou à la ferme recevaient une instruction sécuritaire faite de bons conseils et de rappels à la prudence. Une formule d'ensemble qui répondit au besoin de la communauté restait à être éprouvée.

Dans le Québec, en 1953, le Comité Provincial de Sécurité Routière Prudentia était fondé dans le but de répondre au besoin du moment et d'éclairer le gouvernement sur les mesures à prendre pour enrayer le flot croissant des accidents routiers.

Cet organisme Prudentia a eu la double qualité de grouper annuellement des centaines de spécialistes du transport routier et de réunir à une même enseigne les délégués des mouvements sécuritaires existants tels que:

Le Club Automobile de Québec
Le Club des Automobilistes de Montréal
Le Club des Chauffeurs Courtois
Le Club Royal Automobile du Canada
Le Club de Sécurité Routière Saguenay-Lac St-Jean
Les Comités Régionaux et Locaux de Sécurité Routière de Prudentia
La Ligue de Sécurité de la Province de Québec
The West End Traffic Safety Council of Montreal

et de permettre à des sociétés commerciales et industrielles de faire valoir leurs opinions en matière de sécurité routière.

Grâce à l'action de Prudentia et à l'existence de comités régionaux, des manifestations éducatives ayant trait à la sécurité routière ont lieu périodiquement dans la Province.

6. (suite)

S'il est vrai que la projection de films éducatifs pour professeurs et élèves dans les écoles porte fruit, s'il est juste de prétendre que la réglementation des écoles de conduite-automobile a gagné à être rajeunie de même que l'instruction dispensée aux instructeurs d'enseignement pratique et théorique de ces institutions maintenant clairement identifiées, s'il est incontestable que l'adoption de mesures salutaires comme la loi de l'indemnisation au profit des victimes d'accidents routiers causés par des conducteurs irresponsables donne des résultats concrets sur le plan pratique et correctif, s'il est louable que le service de transport d'urgence par ambulance mis à la disposition des accidentés sur certaines grandes artères soit par sa présence même, un constant rappel à la prudence pour les usagers de la route en plus d'être un geste humanitaire tout à l'honneur de Prudentia, de l'Ambulance Saint-Jean et du Ministère des Transports et des Communications, s'il est évident que la présence en bordure des routes des panneaux peints suivant le nouveau code de signalisation routière du Canada tel que préconisé par Prudentia, le Ministère de la Voirie et votre Ministère des Transports et Communications représente des mesures salutaires, nous savons pertinemment qu'il faudra tôt ou tard en venir à l'adoption de mesures énergiques fondées sur des données techniques et scientifiques pour endiguer le fléau des accidents prévisibles de la route.

Grâce à l'excellent esprit qui existe chez les membres du personnel de votre Ministère, madame, et grâce à la coopération que lui accordent les membres de la fonction publique des autres ministères, certaines réalisations d'ordre éducationnel ont vu le jour et réussi au point de faire les manchettes de la presse spécialisée du Canada et des Etats-Unis.

6. (suite)

L'établissement des ruelles de sécurité routière mises gratuitement à la disposition du public montréalais depuis octobre 1963, a en effet, soulevé l'intérêt de la presse et du public à travers le pays et à l'étranger. A titre d'exemple, c'est dans un journal influent de New York qu'on pouvait lire en date du 24 août 1964, le texte d'un article qui disait en substance:

"Nous, des États-Unis, avons la réputation d'être fiers de nos réussites, d'être plus puissants, plus riches et plus avancés que tous les autres peuples de l'univers. Pourtant, tel n'est pas toujours le cas! L'attitude qu'adoptent les Canadiens en matière de prévention routière en est un exemple frappant. La Province de Québec, pour sa part, estime que la surveillance des normes de sécurité des véhicules-moteurs incombe aux autorités gouvernementales." — Fin de la citation.

Après avoir décrit en détail l'examen préventif en cours dans le Québec au moyen des ruelles de sécurité, le rédacteur américain revient à la charge en signalant que l'inspection des véhicules-moteurs a, en 1964, débuté dans les villes de Québec et Montréal, pour ensuite se poursuivre dans les principaux centres urbains de la Province.

L'article du journal new yorkais se termine en soulignant le fait que cet examen libre et gratuit a été institué par le Ministère des Transports et Communications de concert avec le Ministère de la Voirie et la Police Provinciale de la route et qu'il vise toutes les parties vitales des véhicules telles qu'elles sont énumérées et définies par le Code de la route en regard de leur état de roulement.

6. (suite)

Les campagnes d'examens préventifs au moyen de ruelles de sécurité ont en effet donné des résultats probants. Chaque semaine, des centaines d'automobilistes retournent soumettre leurs véhicules à une nouvelle vérification après avoir fait réparer les déficiences reconnues lors des examens gratuits et volontaires. Ces mises au point du bon état et de l'entretien de milliers de véhicules se traduisent par un nombre incalculable d'accidents prévisibles évités de justesse, et par l'épargne de sommes considérables en pertes de toutes sortes.

En date récente, dans le même ordre d'idée, "l'Opération de sécurité routière de 1964" pour laquelle l'honorable Gérard Cournoyer s'était personnellement dévoué pendant le congé de la Fête du Travail, a mérité à la Province de Québec les éloges de toute la presse d'information, de la radio et de la télévision.

7. SUGGESTIONS DE L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE
DU CANADA — (SECTIONS DU QUÉBEC)

Pour remédier à cette situation tragique des accidents de la route, nous suggérons que le Ministère des Transports et Communications intensifie le plus tôt possible son programme de redressement qui a déjà donné des résultats réconfortants au niveau de la propagande et de l'information.

L'établissement de ruelles de sécurité a marqué un progrès certain à plusieurs égards. L'accueil qu'a réservé le public automobiliste à cette initiative gouvernementale augure bien; c'est un encouragement pour l'autorité à persévérer dans cette voie d'examen préventif de véhicules-moteurs sur une base volontaire.

Nous pensons toutefois que votre campagne d'examens de véhicules motorisés devrait immédiatement tenir compte du problème que pose aux voituriers publics la nécessité de passer à l'inspection, sans essuyer de pertes de temps et d'argent. Les autos-taxis et les autos de louage, entre autres, auraient profit à subir un tel examen technique et scientifique à des heures qui leur conviendraient sans encourir de pertes de revenu.

Nous vous invitons donc à attacher une importance particulière à l'inspection préventive de ces véhicules publics qui parcourent des milliers de milles chaque jour de la semaine sur nos routes et qui ont tout avantage à circuler de façon sûre et efficace.

Des consultations antérieures nous permettent d'avancer que les voituriers publics sont prêts à coopérer avec votre Ministère dans la réalisation d'un programme sécuritaire qui conviendrait à la majorité.

7. a) CONTRÔLE DE LA VALEUR RÉELLE DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

En dépit de la bonne volonté manifestée en plusieurs milieux, tout n'a pas été dit en matière de prévention des accidents de la route par cause du mauvais état de l'entretien des véhicules-moteurs. A part l'institution du régime d'inspection obligatoire, beaucoup reste à faire. Par exemple, la qualité de certains produits mis sur le marché et souvent vendus sous des prétentions ronflantes demeure toujours une énigme pour les conducteurs, victimes d'accidents "inexplicables", parce qu'ils n'avaient pas pu arrêter à temps. Il en va de même de certaines pièces qui jouent un rôle vital et préventif, par exemple la conduite des véhicules, leurs pneus et silencieux, leurs phares avant et feux arrière, les freins d'urgence, essuie-glace, etc.

Cela nous reporte quelques années en arrière alors que notre conseil d'administration à l'échelle canadienne avait tenté des démarches pour que le gouvernement fédéral légifère afin que les produits de l'automobile d'importance vitale soient clairement identifiés quant à leur valeur réelle, et que leurs modes d'emploi donnent des spécifications précises dans le but d'éviter les dégâts découlant de mauvais usages.

De là notre orgueil légitime à proclamer que c'est grâce à la vision et au sens de responsabilité de nos confrères, des chefs d'entreprises soucieux du bien commun, ainsi qu'à la compréhension des autorités en place, que la question de l'uniformité de la qualité et du bon usage des produits automobiles sera un jour réglée de façon satisfaisante pour le plus grand avantage des usagers de la route.

Par exemple, l'article 27 du Code de la Route explique en détail les exigences du Ministère des Transports et Communications, en ce qui a trait aux feux et réflecteurs des

7. (suite)

différentes catégories de véhicules automobiles, remorques, bicycles et tricycles. Cette législation a tout prévu pour assurer protection et efficacité aux usagers de la route de la Province de Québec. D'autre part, l'article 36 du chapitre 142 du même Code rend obligatoire les signaux lumineux de direction pour les camions et autobus, et il légalise l'usage de types de signaux approuvés par le dit Ministère pour les véhicules automobiles.

Des arrêtés en conseil de date récente adoptés à la recommandation du Ministère des Transports et Communications nécessitent:

- a. des Avis d'approbation des modèles de torches, lampes, lanternes et réflecteurs portatifs qu'on utilise sur les routes;
- b. des spécifications établies concernant les attaches de sûreté pour remorques;
- c. des normes de fluides conformes aux recommandations de la Society of Automotive Engineers Inc., qui portent les symboles d'identification SAE 70 R1 et 70 R3, pour l'utilisation dans les systèmes de freins hydrauliques.

Ainsi le Code de la Route de la Province de Québec contient nombre de lois et règlements qui visent à assurer une plus grande sécurité sur nos routes. Par exemple, l'article 30, au Chapitre 142 du Code de la Route, stipule que tout véhicule qui circule sur un chemin public soit muni en tout temps de deux systèmes de freins en bon état de fonctionnement et suffisamment puissants pour immobiliser rapidement le véhicule en cas d'urgence et le retenir quand il est immobilisé; les remorques et semi-remorques ayant une pesanteur de trois mille livres ou plus sont aussi incluses dans cette loi.

L'article 32 du même chapitre du Code de la Route énumère la liste des accessoires de qualité dont tout véhicule automobile doit être muni, tels l'essuie-glace automatique, le rétroviseur et miroir, le verre de sûreté aux portes, fenêtres et pare-brise.

7. a) (suite)

L'article 33 couvre les numéros d'identification du moteur de véhicule automobile; le 33A précise que tout véhicule doit être équipé de garde-boue permanents excédant les pneus d'au moins deux pouces.

L'article 34 rend obligatoire la présence d'un velocimètre à bord de la plupart des véhicules et il précise que tout autobus doit être muni d'un extincteur chimique d'un modèle approuvé par le Ministère des Transports et Communications; doté de deux portes aménagées pour en permettre l'évacuation rapide; et d'une lumière d'au moins deux chandelles à l'intérieur, pour la nuit.

Ces dispositions du Code de la Route et d'autres réglementations qu'il serait long d'énumérer ici, sont autant de preuves de la vigilance qu'exerce votre Ministère, madame Casgrain, et du soin qu'il met à améliorer les conditions de circulation sur les routes de la Province de Québec.

7. b) RELEVÉ DE LA COMPÉTENCE DE LA MAIN D'OEUVRE DANS L'AUTOMOBILE

Un peu dans le même ordre d'idée, le bon usage des produits nous amène à aborder le problème que pose le renouvellement de la main d'oeuvre dans les métiers de l'industrie de l'Automobile.

Sans élaborer sur un sujet qui n'entre dans le cadre de ce mémoire qu'en raison de ses répercussions sur notre commerce et sur le bien public, nous pouvons affirmer qu'il existe dans le Québec et ailleurs au pays un grave problème du renouvellement de la main d'oeuvre compétente dans le commerce de l'Automobile. Les garagistes et détaillants d'essence ont

7. b) (suite)

tenté des efforts louables, aussi bien dans le domaine de l'apprentissage qu'à l'égard de l'éthique professionnelle entre patrons du commerce de détail et de services dans l'Automobile. Nous savons que votre Ministère a encouragé et soutenu les efforts des artisans des métiers de l'automobile dans leur campagne en vue d'obtenir la reconnaissance officielle de leur action sur le plan industriel et professionnel.

Mais, encore là, beaucoup reste à faire! Et sans une attention immédiate du Cabinet Provincial, une somme inestimable de travail risque d'être perdue à tout jamais.

Le besoin d'agir est pressant à l'égard des artisans des métiers de l'automobile parce que leurs problèmes datent depuis longtemps. Et nous croyons humblement qu'il est inutile de prévoir une amélioration des conditions de sécurité routière dans notre province et au Canada, si on ne tient pas compte au départ de la compétence des artisans des métiers de l'automobile et de la qualité des produits et accessoires qu'ils vendent au public.

Face à la complexité de la mécanique changeante de l'automobile moderne, notre Association des Industries de l'Automobile du Canada (sections du Québec) entend encourager fortement les manufacturiers et grossistes à répandre les cours de perfectionnement qu'ils mettent à la disposition des artisans des métiers de l'automobile. Notre Association souhaite aussi que le gouvernement provincial du Québec verra à intensifier ses cours spécialisés afin d'assurer le renouvellement de la main d'oeuvre dans le commerce de l'automobile.

7. c) PORTÉE DE L'EXAMEN TECHNIQUE ET SCIENTIFIQUE DES VÉHICULES MOTORISÉS

De l'avis des spécialistes en sécurité routière, hors les conséquences affreuses des milliers d'accidents prévisibles, six grandes raisons militent en faveur de l'examen préventif obligatoire des véhicules-moteurs:

1. Il arrive souvent que les véhicules accidentés sont endommagés au point qu'il est impossible après coup de déterminer quel était leur état de fonctionnement avant ou au moment même de l'accident;
2. Dans les enquêtes consécutives aux accidents, on a tendance à concentrer les recherches sur les chauffeurs sinistrés et les conditions de route au moment des accidents, sans se préoccuper de savoir quel était alors l'état de roulement des véhicules impliqués;
3. Bien des enquêteurs n'ont pas reçu la formation nécessaire pour pouvoir relever les indices permettant d'établir qu'un accident a été causé par le mauvais état de fonctionnement ou de roulement;
4. Les méthodes employées pour rapporter les accidents ne sont pas uniformes d'un endroit à l'autre;
5. Les automobilistes refusent bien souvent de convenir qu'ils ont négligé l'entretien de leurs voitures, car ils craignent les poursuites en justice qui pourraient découler d'un tel aveu;
6. Dans un très grand nombre de cas, les véhicules étaient défectueux avant un accident à l'insu de leurs propriétaires précisément parce que ceux-ci avaient négligé de soumettre leurs véhicules à une inspection sérieuse.

Comme on le voit ces six raisons sont amplement suffisantes à elles seules pour justifier du point de vue technique et scientifique l'établissement du régime d'inspection obligatoire des véhicules-moteurs dans la Province de Québec. Les experts en circulation étant unanimes à dire que l'inspection obligatoire est "le seul moyen d'assurer la sécurité routière", une campagne de propagande et d'éducation préventive appuyée par la mise en oeuvre de l'inspection proprement dite ne tarderait pas à recevoir l'assentiment général.

7. c) (suite)

Il n'y a pas de doute possible! Votre Ministère est engagé dans la bonne voie!

L'établissement des ruelles de sécurité à Montréal, Québec et dans les centres urbains de la Province prépare l'opinion publique. Il revient donc à un organisme comme l'Association des Industries de l'Automobile du Canada de mettre l'épaule à la roue et d'unir sa voix aux représentations désintéressées qui vous ont été faites à ce sujet.

8. RECOMMANDATIONS DE L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE DU CANADA — (SECTIONS DU QUÉBEC)

Parmi les suggestions qui précèdent, vous aurez déjà noté, madame, que certaines ont été adoptées par votre Ministère, ou sont en voie de réalisation, grâce aux représentations qui émanent d'organismes sécuritaires.

Mais une longue expérience acquise dans la commercialisation et la distribution de produits et accessoires de l'automobile nous justifie, jusqu'à un certain point, de vous faire une recommandation précise quant à l'opportunité d'établir aussitôt que possible un régime provincial d'inspection technique et scientifique des véhicules motorisés, sur une base obligatoire.

Notre Association a étudié ce qui se fait dans les autres provinces du Canada et aux Etats-Unis et elle est venue à la conclusion que seul votre Ministère des Transports et Communications jouit du pouvoir et des facultés d'instituer la discipline tant souhaitée de l'examen préventif des véhicules-moteurs.

Pour y arriver, la fondation d'un Conseil supérieur de sécurité routière qui canaliserait les efforts du Comité provincial de sécurité routière Prudentia et des autres organismes sécuritaires dévoués à l'éducation préventive nous paraît souhaitable.

Le budget de la mise en oeuvre de l'inspection préventive obligatoire pourrait facilement provenir de la perception d'une somme nominale qu'aucun conducteur ne se refuserait à déboursier au moment de sa visite au Centre d'inspection obligatoire.

8. (suite)

Relativement à l'institution du régime provincial d'examen des véhicules-moteurs du Québec, notre Association des Industries de l'Automobile (sections du Québec) recommande que des centres permanents d'inspection soient établis dans certains grands centres métropolitains et qu'un système de rotation d'équipement temporaire soit prévue pour les endroits dont l'achalandage ne justifie point l'outillage permanent.

De préférence, les centres d'inspections devraient être situés près des grandes artères et près des autoroutes.

Il serait discriminatoire, à notre avis, que ces centres d'inspection effectuent des réparations même légères, ou procèdent à la vente de produits quelconques.

Les centres d'inspection placés sous la responsabilité du Ministère des Transports et Communications pourraient être confiés à des techniciens en sécurité qui auraient reçu au préalable un entraînement spécialisé à cet effet. Les postes temporaires dans certains centres de villégiature seraient des endroits tout indiqués pour amorcer des cours de perfectionnement à l'intention des élèves des écoles des métiers de l'automobile durant les vacances, ce qui contribuerait grandement à appuyer les programmes d'instruction amorcés par les Comités paritaires la main dans la main avec les Commissions d'apprentissage des métiers de l'automobile.

Une fois l'examen complété, l'automobiliste devrait être libre de faire effectuer les réparations suggérées chez un garagiste qualifié de son choix.

Au début, il nous semble qu'une inspection obligatoire par année serait suffisante pour l'automobiliste ordinaire, quitte à en venir à deux fois l'an plus tard. Quant aux voituriers publics, l'usage qu'ils font de leurs véhicules justifie deux examens obligatoires dès les débuts du régime provincial d'inspection.

9. CONCLUSION

Nous soumettons respectueusement que cette dernière suggestion vous est faite dans le but de manifester toute la sympathie et la compréhension dont nous sommes capables à l'égard des problèmes de taille qui vous confrontent avec l'expansion de la circulation motorisée dans la Province de Québec. Soucieuses de notre responsabilité auprès du public sur le plan de la sécurité routière aussi bien que sur le plan des relations humaines, et conscientes de la portée de sa démarche, les sections du Québec de l'Association des Industries de l'Automobile du Canada offrent leurs services dans toute étude et toute oeuvre destinées à établir le régime d'inspection technique et scientifique de façon obligatoire dans la Province de Québec.

Automobiles

Mme Claire Kirkland-Casgrain se prononce en faveur de l'inspection obligatoire des autos

QUEBEC. — Le ministre provincial des Transports et Communications, Mme Claire Kirkland-Casgrain, a déclaré hier que le Québec achètera bientôt quatre nouvelles allées de sécurité qui, venant s'ajouter aux trois que le ministère possède déjà, permettront de vérifier annuellement un plus grand nombre de véhicules automobiles.

Le ministre a fait cette déclaration à la suite de la présentation d'un mémoire de l'Association des industries de l'automobile, section québécoise.

L'association recommande dans son mémoire l'institution d'un service d'examen obligatoire des véhicules automobiles et la création d'un Conseil de la sécurité routière.

L'association ajoute que cet organisme, une fois institué, devrait canaliser les efforts du comité provincial de sécurité routière (Prudentia) et des autres organismes de sécurité s'occupant d'éducation préventive.

Les centres d'inspection

Les fonds nécessaires à la mise en oeuvre de l'inspection technique et scientifique obligatoire, poursuit-on dans le mémoire, pourraient provenir "de la perception d'une somme nominale qu'aucun conducteur ne refuserait de déboursier lors de sa visite au centre d'inspection."

Ces centres permanents d'ins-

pection seraient établis dans certaines grandes régions urbaines. Il faudrait prévoir un système de rotation d'équipement temporaire pour les endroits moins achalandés, où un outillage permanent ne serait pas justifié.

Les centres d'inspection seraient, de préférence, situés à proximité des grandes artères et des autoroutes.

"Mais il serait discriminatoire, précise-t-on dans le mémoire, que ces centres d'inspection effectuent eux-mêmes des réparations, même légères, ou vendent des produits quelconques."

Une fois l'examen complété, l'automobiliste devrait être libre de faire effectuer les réparations suggérées chez un garagiste qualifié de son choix.

Les auteurs du mémoire croient que, du moins au début, une inspection obligatoire par année devrait suffire pour chaque automobile "ordinaire". On pourrait plus tard en venir à deux inspections annuelles. Quant aux voituriers publics, ils devraient être tenus de se soumettre à l'examen semestriel dès les débuts du régime provincial d'inspection.

Le mémoire insiste en outre sur la nécessité de la compétence chez les artisans des métiers de l'automobile, et sur la qualité des produits et des accessoires offerts au public. "Nous pouvons affirmer, y lit-on, qu'il existe dans le Québec et ailleurs au pays un grave problème du renouvellement de la main-d'oeuvre compétente dans le commerce de l'automobile."

L'association souhaite que le gouvernement provincial du Québec voit à intensifier ses cours spécialisés afin de remédier à ce problème. Elle s'engage de son côté à encourager fortement les manufacturiers et grossistes à répandre les cours de perfectionnement qu'ils mettent à la disposition des artisans des métiers de l'automobile.

Réaction favorable

Accusant réception du mémoire, Mme Casgrain s'est dite favorable au projet de l'inspection annuelle obligatoire et elle a promis d'y apporter toute son attention.

Elle a ajouté que pour l'instant le gouvernement et son ministère en particulier feraient en sorte d'améliorer et de perfectionner le système des allées de sécurité, de façon que toutes les régions du Québec puissent bénéficier de ce service.

Le service a été inauguré l'an dernier et les trois allées existantes ont circulé à travers la province pendant 160 jours.

Le régime d'inspection obligatoire des véhicules-moteur est appliqué depuis 1930 dans une dizaine d'Etats américains. La ville de Vancouver, pour sa part, l'a adopté en 1939.

DU MOIS DE MAI AU MOIS D'OCTOBRE 8 allées mobiles d'inspection mécanique seront installées sur l'île de Montréal

Le ministère des Transports et Communications utilisera cet été huit allées mobiles d'inspection mécanique qui assureront des services gratuits aux automobilistes de la province.

Nous savons présentement qu'une de ces allées du type lourd et deux allées légères seront installées en permanence sur l'île de Montréal, à compter du début de mai et jusqu'au mois d'octobre.

L'allée du type lourd accommodera les automobilistes, mais aussi les autobus d'écoliers et les camions. Les autres seront destinées exclusivement aux automobilistes.

Il s'agit d'un service gratuit du ministère et ceux qui s'en prévalent apprennent l'état mécanique de leur véhicule sur quatorze points différents.

Le ministère des Transports et Communications aura aussi deux allées mobiles installées en permanence dans le Québec métropolitain durant la même période.

Quatre autres allées mobiles parcourront la province, visitant cinquante-quatre villes moyennes ou petites, selon des horaires préparés à l'avance. Les techniciens qui feront ces tournées, comme ceux assignés à Montréal et à Québec,

effectueront en sept ou huit minutes des inspections mécaniques qui vaudraient environ \$10 si elles étaient faites dans un établissement commercial.

Il convient de souligner que le travail du ministère n'enlève aucune clientèle aux garages du Québec et ne favorise aucun intérêt commercial. Grâce à un équipement très moderne, les allées d'inspection assurent une vérification efficace et renseignent l'automobiliste, s'il y a lieu, sur les déficiences mécaniques de son véhicule. Chaque conducteur est incité à faire réparer les parties déficientes au garage de son choix.

Next year in Quebec

Second-hand cars to be tested

By DAVID DENT

QUEBEC — (Gazette) — Buyers and sellers of used car bargains had better think twice before trying to bring any wrecks onto Quebec's highways next year.

Starting in 1969, all second-hand cars will have to obtain a mechanical fitness certificate before the Department of Transport will renew their registration.

Garages will be authorized to issue certificates stating that a second-hand car conforms to the province's norms. But anyone awarding certificates without making a test or to a car which does not deserve one will be liable for sanctions.

Purchasers of used cars will have to take the vehicle they buy to a garage or have it tested at the garage before they buy it to be able to get it registered.

Opening date
not revealed

Pierre Mercier, head of the province's Highway Safety Service, could not say exactly when during the course of next year this latest extension of Quebec's obligatory car testing regulations will begin.

Safety checkups were first introduced in 1964 on a voluntary basis.

In 1967 an order in council was issued, requiring motorists to stop and have their cars tested when ordered to do so by a Transport Department or law enforcement officer.

Aided by electrical devices, the department inspected 50,412 cars between June 3 and Oct. 28 this year.

Only 19,112 of these passed the first time.

Starting this month, the mechanics gave up testing cars until next summer and began checking school buses for the third year.

Last year, a total of 8,997 buses were checked, some of them as far away as the Magdalen Islands. Less than half were without defects the first time round.

The bus tests are based on 66 points, many of them

related to the special provisions governing school buses — lights, fire fighting equipment, first aid kit, minimum height and space.

Others are among the 50 points for which passenger cars are tested.

These include, brakes, lights, tires, wheel alignment, windshield wipers, springs, muffler.

Mr. Mercier says the exact requirements for used cars have not yet been drawn up.

To begin with, they will be less complete than tests imposed on cars stopped on the highway, but they will be based on the same criteria as far as the essential points go. It is on the non-essentials where they may be less exacting.

A CAUSE DE L'INCONSÉQUENCE DU GOUVERNEMENT

Le Québec est devenu le dépotoir des "minounes"

par
Robert
Lévesque

La fête de la reine, ô cynique coïncidence, aura coûté la vie à 24 personnes, au Québec. De son lointain royaume d'outre-tombe Victoria, par son anniversaire, extermine petit à petit ses "drôles de sujets", les Québécois, en les rappelant vers elle.

Laissons là cette facile ironie pour en arriver au sujet qui nous intéresse: les accidents de la route. Au Québec, nous avons le triste championnat en ce domaine (voir la Patrie du 11 avril). Chaque long congé en particulier, comme celui de la "reine", confirme cette réalité: le Québec, plus que toute autre province, voit ses habitants se tuer sur les routes. Cette fin de semaine-ci, 16 Québécois se sont tués, en trois jours. C'est la moitié des morts de Saint-Jean-Vianney, et pourtant on n'en fait pas de manchettes.

Inconséquence

Toutefois, une fois de plus, on se pose des questions, et si on creuse le moindre domaine de la sécurité routière, on fait face tout de suite à un problème grave: l'inconséquence des services gouvernementaux.

Allons droit au but: le Québec n'a jamais adopté une législation qui obligerait tout propriétaire d'automobiles, et en particulier d'automobiles achetées de seconde main, à faire subir une inspection officielle et détaillée de son véhicule. Evidemment, tout accident n'est pas causé par des défauts techniques, mais cette précaution éviterait sûrement le 15% des accidents dus à ces négligences.

Au Québec, n'importe qui, pour être précis, peut s'acheter ce qu'on appelle une "minoune", c'est-à-dire une voiture usagée fort douteuse, et s'en aller chercher un permis de conduire. Jamais on ne lui demandera d'inspecter son véhicule.

Si la personne veut échanger un permis à la suite d'un échange de voiture, il suffira que le vendeur soit présent. Quand l'on connaît ceux qui vendent les "minounes", la précaution n'est pas grande, puisque le vendeur ne sera pas intéressé à ce que sa vente soit annulée.

Donc, sur les routes du Québec, n'importe qui, avec n'importe quelle voiture (une vieille carrosserie avec un moteur ajouté "en amateur") peut circuler. Rien ne l'empêche.

Sévérité exemplaire

Si l'on regarde ailleurs, en Ontario par exemple, on se rend compte que cette situation au Québec est très particulière. En effet, dans la province voisine, tout véhicule doit être inspecté lorsque son propriétaire passe son examen de conduite, ou échange son permis de conduire.

C'est ainsi qu'un Québécois, avec sa "minoune", s'il se rend en Ontario, devra

subir un examen technique de sa voiture, et possiblement se la faire interdire, si celle-ci est en trop mauvais état. On estime ainsi, en Ontario, faire échec au fléau des accidents routiers. On peut voir, d'ailleurs, que le taux des accidents y est beaucoup moins élevé qu'ici.

Inadmissible

Il est plus qu'inadmissible, vis-à-vis l'importance grandissante des morts de la route au Québec, que le gouvernement n'ait pas encore adopté une politique plus ferme, semblable à celle de l'Ontario, afin de mettre un frein, si l'on peut dire, à la multiplication des voitures douteuses et dangereuses sur les routes. Un simple système d'inspection obligatoire suffirait, et l'on pourrait éviter ainsi quelques-unes des vingtaines de morts de nos longues fins de semaine. Ce serait un début de la guerre aux accidents routiers.

SEUL INSTRUMENT

Un service d'inspection inadéquat et amateur

Il existe bien un service d'inspection des voitures "douteuses", au Québec, sous l'égide du ministère provincial des Transports, mais son action semble tellement limitée, au dire même de certains des responsables, qu'il ne constitue pas un élément de lutte sérieux contre le danger croissant des accidents de la route.

Quand il fait beau

Ce service, de toutes façons, ne fonctionne que l'été, du mois de mai au mois d'août, 5 jours par semaine, dans des centres d'inspection temporaires. Un faible personnel n'y travaille que de neuf heures du matin à cinq heures du soir, lorsqu'il fait beau, puisque les inspections se font à l'extérieur.

Ces centres, équipés d'une roulotte spéciale et d'une rampe d'inspection, sont installés dans quelques endroits de la province: on en trouve un à Sherbrooke, un à Chicoutimi, un à Québec, un à Montmagny, et trois à Montréal. Cependant, un, des trois centres montréalais n'a pas encore de

personnel, et n'a pas reçu l'équipement nécessaire. Les deux en fonction sont situés rue Viau et près du boulevard métropolitain, entre Crémazie et Christophe-Colomb.

A Laval, il y a quelques années, on a eu un pareil centre, mais il n'est plus en opération. Pourtant, la police municipale avait trouvé bien important ce service, et l'on nous dit "réver" au moment où il reviendra. On attend toujours les "rampes d'inspection".

A ces centres, on inspecte les voitures que la Sûreté provinciale et la Sûreté municipale réussissent à diriger après les avoir jugées dangereuses par leur mauvais état. On y inspecte surtout, nous dit-on, les voitures que des particuliers y amènent volontairement. Cependant, aucun système planifié n'est sur pied pour arrêter sans exception toutes les voitures "visiblement dangereuses", ce qui fait qu'à peine 10% de ces voitures peuvent être localisées et neutralisées.

Après l'inspection, si la défectuosité est mineure, un avis de 48 heures est émis au propriétaire; si la défec-

tuosité est majeure, on immobilise l'auto en question.

Garantie morale

M. Pierre Mercier, directeur de ce service au ministère des Transports, avoue lui-même qu'un système d'inspection "obligatoire" pour tout véhicule acheté de seconde main serait une garantie morale pour tous envers ce fléau. La personne, demandant un permis de conduire ou des plaques d'immatriculation, devrait produire un certificat de conformité mécanique de sa voiture. Le travail des centres serait de vérifier la validité de ces certificats.

A l'heure actuelle, le seul service de protection vis-à-vis les automobiles dangereuses ne fonctionne que l'été, durant quatre mois, de neuf à cinq et lorsqu'il fait beau. C'est nettement insuffisant, mais cela explique le triste championnat du Québec sur les routes. Quand le gouvernement fera-t-il quelque chose de précis? Quand arrivera-t-il, au moins à ce que peut faire la province voisine? La situation est urgente, c'est une question de vies et de morts.

Le gouvernement attend, les morts s'accumulent

Le Québec émet des permis de conduire sans aucune autre condition que l'examen régulier de la vue, des réflexes et des connaissances du code de la route. De l'automobile que le candidat conduira, il n'est aucunement question. Le service d'émission des permis n'en tient aucunement compte. Pour eux, c'est le chauffeur qui est important, pas la voiture.

Pourtant, il arrive que ce soit aussi souvent la voiture qui est responsable d'un accident que celui qui la conduit. Combien de personnes se sont tuées à cause de déficiences mécaniques de leur automobile?

Les Québécois, qui sont ceux qui meurent le plus sur les routes au Canada, ne sont nullement protégés contre les voitures "douteuses", les "minounes" qu'un grand

nombre de gens achètent à très bas prix, et qui se multiplient sur nos routes.

En Ontario, par contre, tout véhicule acheté de seconde main doit être inspecté par le ministère, et l'on peut saisir celles qui sont vraiment dangereuses, d'où d'économie de plusieurs vies.

Qu'est-ce que le gouvernement québécois fait dans ce domaine? Depuis plusieurs années, il parle de faire quelque chose, mais ne fait rien de précis. La seule action jusqu'à maintenant: un service temporaire, l'été, pour inspecter une minime partie de ces autos douteuses, celles que la police dirige vers ces quelques centres, à Montréal, Québec, Sherbrooke et Chicoutimi. Rien de plus. Pendant ce temps, on se tue sur nos routes.

Inspection stations opened

Police renew annual war on old jalopies

By **EDDIE COLLISTER**
of The Gazette

The annual "Jalopy Hunt" is on.

The hunting is being done by Montreal police in cars, on motorcycles and even on foot.

The battle cry is "mort aux minounes."

Les Minounes is how the French describe the \$100 used cars — still driven wrecks that would look more at home in some scrap yard than on city streets.

MANY FEATURES

They're called \$100 wonders because that's what some sell for with such irresistible features as bald tires, sagging differential, wrinkled body and a fading paint job.

Police believe les minounes figure in about five per cent of the traffic mishaps in the city and in a much higher percentage of hit-and-runs.

There were slightly more than 40,000 accidents here last year. Police believe at least 8,000 were caused by mechanical failure of some sort.

To make the roads safer — it'll also bring down insurance rates in the long run — police have launched their campaign

against old vehicles in poor mechanical shape.

Lt. Yvon Trudel, head of the police accident investigation sub-section, said police were instrumental in bringing about an early death to more than 200 wrecks last year.

The cars were ordered scrapped during a summer safety campaign.

TWO STATIONS

Police officers were stationed at two inspection stations while traffic patrolmen were asked to look out for dangerous old jalopies.

Section 82 of the Highway Code obliges a motorist to submit his vehicle to an inspection to assure that brakes, directional apparatus and other crucial parts are in good working order.

The two centres have been opened again in the city this season.

JUST OPENED

One is located at Cremazie Blvd. and Christophe Colomb, while the other is on the Police Training School's parking lot on Viau St., just south of Sherbrooke.

"We've been open for about

a week and have inspected some 150 cars," Lt. Trudel said.

"About 20 of them were taken off the road on the spot," he added.

The day The Gazette visited one of the centres, two vehicles were brought in by police for inspection.

The first automobile, an old Renault, never got a chance to pass the test.

"Look at this," said government inspector Gerald Frechette, pointing to the registration paper and the engine block number.

"They're not the same."

The vehicle was parked nearby as the police explained the situation to the driver.

HOME BY TAXI

After he had left via taxi, the officer said the vehicle would be checked to see if it or the engine was on the stolen car list.

The second vehicle, was checked for lights, steering, brakes, etc.

It would have passed — except for a burned headlight, poor wheel alignment, no brakes on one front wheel and a block of wood holding up the front seat.

Lt. Trudel said that if the vehicle needs minor repairs, the motorist is given 48 hours to have them done.

If the vehicle is found too dangerous to allow back on the road, the licence plates are removed, and the motorist has to have the car towed away for repairs.

SENT BY MAIL

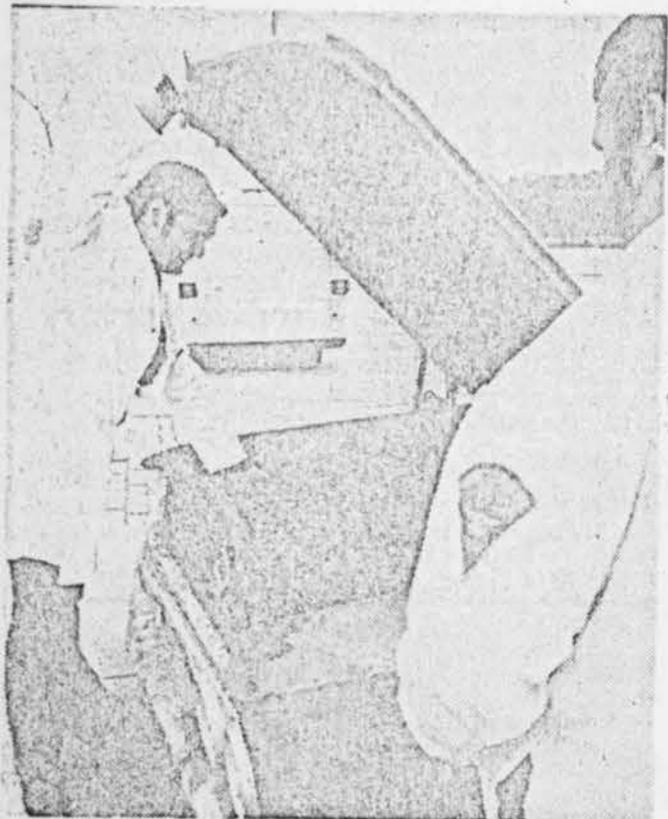
In cases where the owner feels the repairs would cost more than the vehicle is worth, the plates are sent by mail to the Motor Vehicle Bureau and the car scrapped.

The owners of such vehicles generally purchase them in the spring, drive them for the summer and leave them where they stop in the fall, removing the plates.

Old wrecks can be sold in Quebec because there's no law which forces dealers or private citizens to tell the buyer what kind of mechanical condition the vehicle is in at the time of sale.

"We'll have such a law in the near future," Police Capt. Jean Lavigne said.

Until then police will chase the jalopies.



(Gazette, Garth Pritchard)

Inspectors look over an old and rusting car to make sure it is safe for the roads

Six autobus scolaires saisis à Montréal depuis janvier 1972

par J.-P. CHARBONNEAU

Depuis le début de l'année la police de Montréal a saisi six autobus d'écoliers et plusieurs accusations ont été portées contre leurs propriétaires.

La dernière de ces saisies a été effectuée, lundi matin, à la suite d'un accident impliquant un autobus et quatre autres véhicules à l'intersection des rues Garnier et Gleury.

L'autobus a été envoyé au garage municipal après que les policiers eurent découvert une défectuosité dans les freins.

Après avoir été vérifiés par les garagistes des ateliers municipaux, les autobus sont envoyés à la fourrière municipale où la police ordonne à leur propriétaire de les faire réparer avant les remettre sur la route.

Le lieutenant H. Quesnel et

le sergent Pierre Leclair, de l'escouade des enquêtes d'accidents de la police de la métropole, ont mentionné que plusieurs infractions étaient commises dues à des défectuosités dans la plupart des véhicules et que leurs propriétaires étaient traduits en Cour municipale.

La plupart des infractions sont: défectuosité dans les freins, dans les portières, dans les marchepieds et

dans les feux avertisseurs, manque d'extincteurs et pneus usés.

L'un de ces autobus avait une capacité de 12 personnes assises et lorsqu'il a été saisi par les policiers, dans le quartier Ville Emard, il y en avait 13 en plus du chauffeur.

1,200 "minounes" retirées de la circulation

Par ailleurs, les policiers montréalais ont envoyé 4,786 vieux véhicules subir des tests dans les centres d'inspection du ministère des

Transports et des Communications.

Sur ce nombre, 900 ont été retirés de la circulation à la suite de leur visite dans ces centres et dans 300 autres cas, les propriétaires des "minounes" ont simplement décidé de les abandonner.

Les centres d'inspections provinciaux sont ouverts seulement durant trois mois et la police de Montréal a demandé au ministère des Transports et des Communications d'installer au moins un centre permanent dans la métropole, qui pourrait servir pour tout le territoire de la Communauté urbaine.

Bientôt à Montréal

Centre d'essai des voitures automobiles

OTTAWA (DNC) — M. Jean Marchand, ministre des Transports, annonce la construction "prochaine" d'un centre d'essai des voitures automobiles, à Montréal. Le ministre toutefois, tout en affirmant que ce centre sera terminé en 1978, ne dit pas quand la construction va commencer effectivement, ni quel en sera le coût.

Le communiqué ministériel dit que le centre, le premier du genre au Canada, sera construit sur un terrain appartenant au fédéral et situé à proximité du nouvel aéroport international de Mirabel.

Le centre, dit M. Marchand, permettra à son ministère de pousser plus avant les études qu'il mène déjà sur la sécurité des véhicules automobiles destinés au marché canadien. Jusqu'ici, c'est en laboratoire que le ministère procédait à ses tests.

Le nouveau centre sera équipé d'une piste d'essai à haute vitesse de quatre milles de longueur qui comportera une zone d'essai à douze voies d'un demi-mille de longueur.

Le gouvernement continuera pour sa part à se servir de tous les laboratoires canadiens qui procèdent actuellement aux essais de véhicules et de pièces détachées pour le ministère des Transports. Il prévoit que les industriels canadiens, les gouvernements provinciaux, les universités et les organisations de sécurité automobiles utiliseront dans une large mesure les nouvelles installations de la région de Montréal.

\$9.5 million car test centre for city

OTTAWA — (CP) — A new \$9.5 million centre to be built in Montreal will give investigators proper facilities to test motor vehicles designed for sale in Canada, a transport department official said yesterday.

Component testing at present is done at various government laboratories here and in the United States, said Dr. Gordon D. Campbell, director of the road and motor vehicle safety branch.

But if investigators want to road-test a car, they have to go looking for an unopened

section of highway or make arrangements to use a small airport when air traffic conditions permit.

"And if we want to crash-test a car, running the vehicle into a concrete barrier, we have to go to the United States," Dr. Campbell said.

TIRES, SEAT BELTS

All that will change when the new test centre, the first in Canada, opens in 1978 on government-owned land near Mirabel airport.

"The new centre will give us the facilities to make road

tests under controlled conditions," he said. It will include a four-mile high-speed track with a testing area a half-mile long and 12 lanes wide.

Dr. Campbell said the department has been building its test procedures since 1971, when it was given responsibility for vehicle inspections.

Government and private laboratories were encouraged to improve their capability for testing such components as tires, glass and seat belts, Dr. Campbell said.

But a test track was something no one company would

build for itself, he said, and the government decided to step in.

Results of tests carried out by the U.S. transport department are made available to the Canadian government, but "we have some unique vehicles and unique problems in this country," Dr. Campbell said.

For instance, some cars imported here are not sold in the United States and test results are not available for the U.S. transport department, Dr. Campbell said. He said 1975 cars would require addi-

tional testing because emission control regulations in the U.S. would be more stringent than in Canada.

"We also have corrosion problems here that they don't have in the United States," the director said.

When the centre goes into operation, the department will stop using laboratories in the U.S. but will still require some evaluating at Canadian laboratories, he said.

Besides testing vehicles, the new centre also will study safety standards, road designs and driver performance.

Les heures sont comptées pour les "minounes"

D'ici un an, un amendement serait apporté à la loi des véhicules-moteurs qui révolutionnerait en quelque sorte l'octroi des permis ou plaques d'immatriculation.

Selon une source digne de foi et proche des milieux gouvernementaux, tout automobiliste serait obligé de faire inspecter son véhicule ancien ou neuf avant d'obtenir son permis de rouler.

C'est apparemment à la suite de plaintes émanant de divers milieux et voulant que trop d'autos en mauvaise condition circulent que l'inspection deviendrait obligatoire. Ainsi on espè-

re diminuer le taux d'accidents et protéger le public en général, bien qu'on estime à un pourcentage relativement bas le nombre d'accidents causés par des défauts mécaniques.

D'autres causes sont signalées au chapitre des accidents, notamment l'alcool au volant, la manie de la vitesse, les défaillances physiques causées par la maladie, etc. Cependant il est évident que les autos impropres à circuler sont une cause de plus qu'on travaillera à éliminer.

Il semblerait également que plusieurs compagnies d'assurances automobiles refusent depuis quelque temps la vente d'assurances sur les modèles jugés en dangereux état à la suite d'inspections.

Il deviendra donc de plus en plus difficile de rouler dans les "minounes" sur les routes de la Belle Province.

Reste à voir si, pour une, la Ville de Montréal exercera un contrôle sur les ventes à l'enchère des vieilles "minounes" déposées à la fourrière municipale. Il a déjà été démontré par des conseillers municipaux de la métropole que de vieilles voitures transportées à la fourrière reprennent souvent la route lorsque revendues pour des sommes ridicules.