

Système automatique d'allumage des phares

mesures nécessaires, avant de s'attaquer à d'autres aspects de la législation sur les transports. Manifestement, ces initiatives doivent être prises au préalable, car tous les partis reconnaissent à l'unanimité que la sécurité passe avant tout, même si elle doit accroître le coût des transports. La population partage cette opinion et si nous devons tous payer un peu plus, eh bien tant pis. Ce n'est que l'une des multiples mesures qui s'imposent.

Nous souscrivons à cette motion, même si elle comporte une légère lacune. Je suis persuadé que la Chambre l'adoptera. Nous pourrions peut-être l'adopter et dire qu'il est 18 heures.

M. Joe Reid (St. Catharines): Monsieur le Président, je souscris moi aussi à la motion du député de Crowfoot (M. Malone) et j'espère qu'elle sera adoptée. Je voudrais, cependant, formuler une observation basée purement et simplement sur les faits relativement à la nécessité, selon le Conseil du Trésor, de procéder à une analyse de rentabilité d'un règlement de ce genre.

Bien des gens remettent en question le coût et le gaspillage apparent comparativement aux avantages que rapporte, à première vue, le fait de laisser ses phares allumés le jour. Je voudrais vous présenter un résumé des coûts probables entraînés par la mise en oeuvre d'un règlement en vertu duquel toutes les nouvelles automobiles, à partir de 1990 par exemple, devraient être munies de ce système automatique. Je comparerai ensuite ces coûts aux avantages prévus. Ce faisant, j'espère répondre à certaines des questions que le député de Papineau (M. Ouellet) a soulevées dans ses observations tout à l'heure.

Les ministères fédéraux doivent, conformément aux lignes directrices du Conseil du Trésor, procéder à une analyse de rentabilité. Les analyses de rentabilité sont au mieux approximatives étant donné les hypothèses sur lesquelles elles se fondent. En outre, étant donné que la réaction des fabricants à une norme de rendement peut varier d'une société à l'autre, il n'est pas toujours possible de prévoir les coûts avec précision. En l'occurrence, on a estimé les coûts qu'entraînera la modification des véhicules et les frais d'exploitation de plusieurs systèmes possibles qui seront vraisemblablement mis sur pied pour se conformer au règlement. On les a comparés aux avantages sociaux exprimés en dollars qui découleront de la diminution du nombre d'accidents prévus, au moyen d'une estimation de la valeur sociale minimale des pertes dues aux accidents.

Pour faire ces comparaisons, il faut choisir un calendrier convenable. En l'occurrence, on a choisi la durée de vie moyenne d'une automobile. Pour établir la comparaison entre les coûts et les avantages, on a envisagé diverses options. Les voitures et les camions légers pourraient utiliser des phares à intensité réduite, des codes à intensité normale, des feux de stationnement à intensité accrue, des clignotants modifiés, ou des phares distincts spéciaux. Dans le règlement qui exige des phares allumés le jour, il est signalé que seuls ces phares auront besoin d'être allumés automatiquement. Pour les camions lourds et les autobus, les options seront généralement semblables à celles des voitures.

En général, il est plus facile de déterminer les coûts dans les comparaisons avantages-coûts en matière de sécurité routière. Le coût des fabricants des véhicules ainsi modifiés s'est fondé sur des analyses de coûts de production des pièces de véhicules. Ces estimations ont été modifiées en conséquence. Les frais

d'entretien supplémentaires se sont fondés sur les spécifications minimales des fabricants relatives aux ampoules de phares et à l'analyse du prix du marché pour les ampoules de rechange. Le carburant supplémentaire nécessaire pour l'utilisation de ces systèmes pendant la durée de vie d'un véhicule a été estimé à partir de prévisions de la charge électrique supplémentaire combinée à l'efficacité de fonctionnement du moteur. Le coût du carburant supplémentaire s'est fondé sur les estimations du prix du marché. L'ensemble de ces facteurs donne le coût total sur toute la durée de vie des véhicules. Le coût prévu des modifications imposées par le règlement portant sur les petites motocyclettes et les autoneiges est si infime qu'on n'en a pas tenu compte dans l'analyse coûts-avantages.

En ce qui concerne donc les automobiles, les frais évalués pour la durée de service des dispositifs les plus susceptibles d'être utilisés sont les suivants: les phares de route à intensité réduite, 40 \$; les phares de croisement à intensité réduite, 150 \$; les feux de stationnement à plus grande intensité, 80 \$; les clignotants modifiés, 60 \$ et les feux à usage spécial, 70 \$.

En comparaison avec le coût d'utilisation actuel des phares, évalué à 350 \$ sur la durée de vie d'un véhicule, ces frais sont raisonnables. Le coût plus élevé de cette option, que le règlement n'écartera pas à cause de ses avantages sur le plan de la sécurité, provient principalement du fait que les phares utilisés à l'intensité normale s'usent beaucoup plus rapidement que les phares à intensité réduite autorisés dans le règlement. On prévoit que les fabricants de véhicules choisiront normalement une des options qui utilisent uniquement les phares avant pour minimiser la charge électrique supplémentaire et le remplacement des ampoules. Le coût des feux de route de jour pendant la durée de service des camions et des autobus ayant choisi l'option des phares avant varierait entre 40 \$ et 370 \$. Ces frais sont comparables à ceux des voitures de tourisme.

Revenons à la question des avantages. L'efficacité des feux de route en plein jour pour éviter les accidents a fait l'objet de plusieurs études importantes. La meilleure preuve nous vient de Suède, comme le député de Crowfoot l'a déjà mentionné. Plusieurs autres études à court terme ont déjà été effectuées sur le marché nord-américain. Cette augmentation de l'usage des feux s'est accompagnée d'une réduction de 11 à 13 p. 100 des collisions multiples en plein jour. Les réductions ont été enregistrées sur tous les genres de routes, en toutes saisons et parmi tous les usagers de la route. En se fondant sur l'expérience suédoise et d'autres études à petite échelle, il semble évident que nous devrions suivre la voie proposée par la motion.

• (1750)

D'après ces évaluations, les accidents mortels pourraient diminuer de 1,8 à 4,2 p. 100, les accidents entraînant des blessés de 3,8 à 6,2 p. 100, et les accidents ne causant que des dégâts matériels de 3,1 à 5,6 p. 100. En calculant le montant minimal de ces réductions d'accidents pendant la durée de service de tout le parc canadien de véhicules, on peut évaluer l'économie totale qui peut alors être comparée aux frais. Suivant le scénario, les économies sur la durée de vie d'un véhicule peuvent aller de 65 \$ à 430 \$. Naturellement, les économies pour les autobus et les poids lourds sont du même ordre.

Les frais évités sont les suivants: soins médicaux, environ 5 p. 100, perte de travail productif, 30 p. 100 et coût des dégâts