

COMMENTAIRES DE L'ÉDITEUR

Nos routes sont-elles bien construites?

L'ACCIDENT, qui vient d'arriver dans les trop célèbres courbes de Deschambault, sur la route Montréal-Québec, et au cours duquel deux malheureux touristes américains ont perdu la vie, nous force à nous poser cette question. On dira: "C'est de leur faute; ils faisaient de la vitesse!"

D'abord, trente milles à l'heure en rase campagne, avec une grosse machine, sur une bonne route, n'est pas une vitesse excessive. Mais admettons que les automobilistes sont imprudents. Il nous semble, cependant, que la route devrait être construite de façon à protéger, dans une certaine mesure, les gens même contre eux-mêmes. Il y a bien des agents pour empêcher les fous de se jeter dans les chûtes Niagara.

On dirait que nos ingénieurs de voirie n'ont pas prévu la vitesse des véhicules à moteur, car, s'ils l'avaient fait, ils auraient supprimé nombre de courbes, de "S" et de virages dangereux lors de la construction de nos routes. Cette remarque s'applique surtout à la route Montréal-Québec, la première en date de nos routes provinciales, car nous nous plaisons à reconnaître que maintenant on s'efforce de redresser autant que possible nos chemins vicinaux en les construisant.

La route Montréal-Québec a été construite à une époque où l'on était d'opinion que "les chemins municipaux, dans la province, ont tous été ouverts et sont entretenus dans l'intérêt de l'agriculture et de la colonisation et pour favoriser les moyens de communication d'un endroit à l'autre par les modes de locomotion ordinaire connus jusqu'à l'emploi des véhicules-moteurs ou automobiles," comme le disait le juge en chef, Sir F.-X. Lemieux, parlant au nom de la Cour de Révision, dans la cause de Lubier vs. Michaud et al (38 C. S. 190). Vers le même temps, un autre juge, l'honorable juge Dorion, allait jusqu'à décider que "une corporation municipale n'est pas responsable d'un accident d'automobile, survenu dans une de ses routes, d'ailleurs en parfait ordre, (elle venait d'être améliorée et macadamisée) à l'occasion du fait que le chemin y tourne à angle droit au sommet d'un talus." (Deguise vs la corporation de la paroisse de Notre-Dame des Laurentides, 50 C. S. 31).

A cette époque, les automobiles ne circulaient dans

les chemins ruraux que par tolérance et à leurs risques et périls; on allait même jusqu'à leur tirer des coups de fusil à certains endroits.

C'est alors que la route Montréal-Québec fut construite. C'était notre première entreprise en grand de voirie moderne. Les idées de l'époque ont donc un peu influencé ses auteurs, qui ont suivi la plupart du temps les sinuosités, les tournants, les vire-voltes et les lacets, tous plus ou moins périlleux, de l'ancien chemin, lequel n'était lui-même que l'ancien sentier des premiers temps de la colonie, élargi quelque peu pour permettre aux voitures des agriculteurs d'y passer et élevé à la dignité de route vicinale.

Toutes ces courbes imprévues qui sont un agrément de plus de la route, quand on y circule au train paisible de Cocotte deviennent des embarras sérieux et même des dangers très graves pour l'automobiliste. On a beau dire qu'il n'a qu'à ralentir, qu'à se mettre en petite vitesse. Mais bien souvent l'automobiliste est un étranger qui ne connaît pas d'avance les accidents du chemin, comme les infortunés Américains qui sont allés se fracasser le crâne sur les cailloux de la rivière Lachevrotière. Le pavé de la route et son état général sont de nature à lui faire croire qu'il se trouve sur un chemin de première classe où il ne peut rencontrer de courbes aussi dangereuses que celles de Deschambault, et, trompé par cette fausse idée de sécurité, il négligera de ralentir assez et au prochain virage, la force centrifuge le projettera dans le fossé.

Il y a bien des signaux de danger à l'approche de la plupart des courbes, mais souvent ces signaux sont placés trop près de l'endroit dangereux, à deux ou trois cents pieds généralement. A trente milles à l'heure, ce qui est la vitesse permise dans les chemins de campagne, une automobile parcourt 44 pieds par seconde. Ainsi donc, si le poteau indicateur n'est qu'à 220 pieds du tournant dangereux, le chauffeur aura tout juste cinq secondes pour diminuer de vitesse. C'est probablement suffisant pour un chauffeur expérimenté, mais non pas pour un chauffeur moins habile ou qui ne connaît pas le chemin. Ces signaux devraient être à 500 pieds au moins de l'endroit dangereux.

Il se fait, de plus, un abus des signaux de danger