

aérodynamiques des gros poids lourds sur les petites autos, mais fait observer que les statistiques existantes montrent que les camions à deux et trois remorques que l'industrie voudrait mettre en service ne présentent pas plus de risques que les semi-remorques classiques. « Les données recueillies aux États-Unis prouvent que ces véhicules sont sûrs parce qu'ils sont équipés d'un système de freinage spécial qui réduit les risques de mise en travers. Ce système permet en effet un freinage échelonné qui commence par l'arrière », dit-il.

Les facteurs économiques des transports — en particulier la hausse du coût de l'énergie et de la main-d'œuvre — obligent l'industrie à s'intéresser à des camions de plus grande taille, fait remarquer M. Maclaren. Il voit d'ailleurs un côté positif à ce problème de sécurité. Si le même volume de fret est transporté par de plus gros camions, il y aura moins de véhicules sur les routes et, par conséquent, moins de risque de collision entre automobiles et camions.

« Moi aussi, je serais dans mes petits souliers si je conduisais une petite auto et me faisais doubler par un convoi de camions, mais si l'on autorise de plus gros modèles, l'industrie est prête à accepter des limites de vitesse plus strictes et des normes plus élevées pour les chauffeurs », déclare M. Maclaren.

Il n'existe aucune statistique nationale sur les accidents mettant en cause de gros camions. Pour obtenir des renseignements à ce sujet, il faut étudier les enquêtes régionales. Dans une de celles-ci, le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario a effectué une étude détaillée de 140 accidents graves de camions sur les grandes routes de la région de Toronto. Il a également examiné 474 autres accidents qui avaient fait l'objet d'enquêtes par la Sûreté provinciale de l'Ontario. L'enquête détaillée montra que plus de la moitié des accidents entre camions et automobiles étaient la faute du conducteur de la voiture qui était également coupable dans plus de 60 p. 100 des accidents sur lesquels la police avait enquêté. David est sans défense : il faut l'aider, mais sans tuer Goliath.

Apprendre à partager la route

Tous les conducteurs peuvent défendre leurs propres intérêts en apprenant à partager la route. Un moyen consiste à essayer de voir les choses avec les yeux d'un chauffeur de camion.

Celui-ci doit faire face à un certain

nombre de difficultés de conduite que connaissent rarement les autres conducteurs. Voici quelques conseils qui peuvent aider à coexister en toute sécurité sur la route avec le professionnel de la route.

Visibilité

Assis très haut, le routier peut voir par-dessus la plupart des véhicules. Il verra donc les problèmes avant vous et pourra souvent vous en avertir. Si le gros camion devant vous ralentit ou freine, il a en général une bonne raison de le faire. Ne soyez pas impatient et n'essayez pas de le doubler.

Mais le routier est également parfois en position d'infériorité sur le plan visuel. La plupart des camions n'ont pas de vitre arrière et leur conducteur doit se contenter des rétroviseurs. Si la vision latérale assurée par les rétroviseurs plan et convexe est bonne, il y a cependant un angle mort de 20 mètres à l'arrière du camion. Une voiture qui serre de trop près un camion peut donc devenir invisible.

Efforcez-vous de conserver constamment un contact visuel direct (ou grâce au rétroviseur) avec le chauffeur du camion. Si vous pouvez le voir, lui aussi vous voit.

Dépassement

Sur la grand-route, si vous voulez doubler, le routier vous aidera. Assurez-vous que la route est suffisamment libre pour que vous puissiez le faire en toute sécurité. Cela dépend de votre champ de vision, de la circulation en sens inverse, de la longueur du camion, de votre vitesse et de votre accélération. Assurez-vous toujours bien que l'avant du camion ne cache pas un petit véhicule. Cela pourrait être très dangereux.

La nuit, signalez au chauffeur du camion que vous allez le doubler en faisant deux appels de phares. Passez en code, puis en pleins phares lorsque vous vous trouvez à la hauteur de la cabine du camion. Le routier professionnel passe alors habituellement en code et vous fait un appel de phares pour vous indiquer que vous pouvez vous rabattre.

Déplacement d'air

Lorsqu'on double, qu'on croise ou qu'on est doublé par un camion, il se produit un déplacement d'air. Les déflecteurs montés sur le toit de la cabine et les doublures d'aile réduisent la résistance de l'air et permettent des économies de carburant, mais n'en éliminent pas totalement les effets défavorables sur les petites voitures. Augmentez autant

que vous pouvez l'écart latéral entre vous et le camion et tenez fermement votre volant à deux mains.

Les déplacements d'air provoquent également des éclaboussures lorsqu'il pleut ou qu'il neige. Vous pouvez vous trouver momentanément aveuglé lorsque vous doublez ou que vous suivez un camion de trop près. Le dépassement peut être dangereux. S'il faut à tout prix que vous doubliez un camion par mauvais temps, restez bien en arrière et décrochez d'un seul coup au moment du dépassement lorsque vous êtes absolument certain qu'il n'y a pas de risque.

(Extrait d'un article de Stuart Munro, *Transport Canada*).

L'université Laval arrive en tête des universités canadiennes

Avec près de 10 p. 100 des programmes de coopération institutionnelle en cours à l'ACDI, l'université Laval se classait nettement en tête des universités canadiennes, en 1981-1982.

En effet, le bulletin *Perspectives nouvelles*, publié en décembre dernier par l'ACDI, montre que sur un total de quelque 74 millions de dollars de projets en cours, l'université Laval était représentée par six projets totalisant 6 924 000 \$ (valeur totale des projets à ne pas confondre avec les montants annuellement versés). Les programmes de coopération institutionnelle témoignent bien de l'engagement des institutions puisque ce sont celles-ci qui sont directement impliquées et qui gèrent les projets.

(Au fil des événements, université Laval, Québec).

Nomination de John Noble

M. Allan MacEachen, vice-premier ministre et secrétaire d'État aux Affaires extérieures, a annoncé, récemment, la nomination de M. John Noble au poste de porte-parole officiel et directeur des relations avec les media au ministère des Affaires extérieures. M. Noble succède à M. Jean Charpentier qui avait été prêté au Ministère par le Conseil du Trésor.

Originaire de Bridgewater (Nouvelle-Écosse), et diplômé de l'université Acadia, M. Noble est entré au ministère des Affaires extérieures en 1966. Il a été affecté à Dakar, Ankara, Londres et Genève ainsi qu'à diverses directions du Ministère à Ottawa.