

# Promotion touristique, gestion du réseau et autonomie provinciale

## La Voirie du Québec de 1922 à 1954

François Droüin

Number 111, Fall 2012

Sur les routes du Québec. Les 100 ans du ministère des Transports

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/67581ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

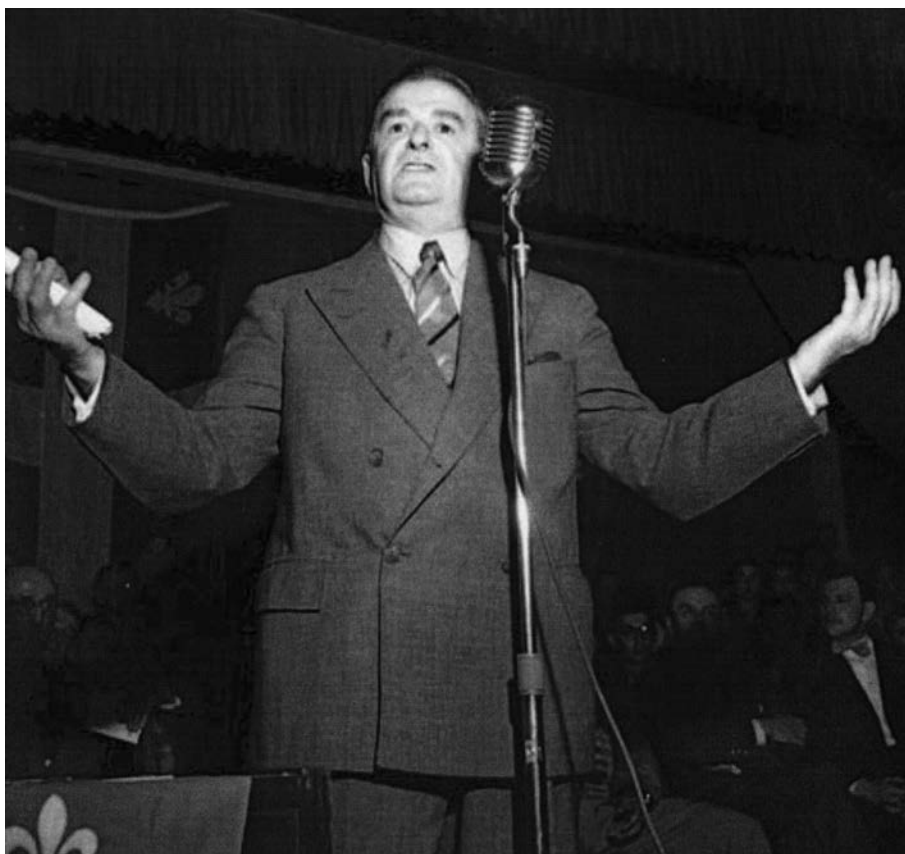
Droüin, F. (2012). Promotion touristique, gestion du réseau et autonomie provinciale : la Voirie du Québec de 1922 à 1954. *Cap-aux-Diamants*, (111), 27–30.

# PROMOTION TOURISTIQUE, GESTION DU RÉSEAU ET AUTONOMIE PROVINCIALE LA VOIRIE DU QUÉBEC DE 1922 À 1954

par François Droüin

**A**u début du XX<sup>e</sup> siècle, les premières automobiles à circuler sur le territoire québécois étaient des objets de curiosité réservés à une élite éprise de nouveauté technique. En Amérique du Nord, le développement de la production à la « chaîne » va révolutionner la situation. Des voitures comme le modèle T de Ford caractérisent ce changement radical. Ces automobiles sont destinées à séduire la classe moyenne et marquent le début d'une consommation de masse. Bien que l'émergence de l'automobile soit plus lente au Québec qu'aux États-Unis ou en Ontario, les progrès n'en restent pas moins spectaculaires. En 1910, 786 véhicules motorisés sont enregistrés au Québec. Dix ans plus tard, le total passe à 41 462 pour atteindre 178 548 en 1930. Cette croissance rapide bouleverse l'ensemble du transport routier de l'époque. Ce n'est pas seulement le nombre d'autos individuelles qui augmente, mais aussi le nombre de camions, de taxis et d'autobus.

Après la Première Guerre mondiale, la multiplication des véhicules automobiles entraîne des modifications importantes aux routes du Québec, notamment en matière de sécurité. Dès 1923, les panneaux symboliques de signalisation routière font leur apparition. Les panneaux avec textes sont remplacés par des symboles de courbes, d'intersections, etc. Cette innovation est inédite. Le mérite en revient à J-Omer Martineau, un ingénieur du ministère de la Voirie du Québec. Conscient du danger des panneaux à textes pour les



L'honorable Maurice Duplessis faisant un discours durant la campagne électorale de juillet 1952. (Bibliothèque et Archives nationales du Canada, PA-115821).

analphabètes, ce dernier applique à la Voirie du Québec le proverbe attribué à Confucius : « Une image vaut mille mots ». De plus, l'élimination des textes sur les panneaux de signalisation clôt le débat sur la langue d'affichage à utiliser. Cette initiative fait boule de neige. Immédiatement, la Canadian Good Roads Condition Association (Association canadienne des bons chemins) adopte les principes de cette réforme. Au fil des ans, ce principe d'utiliser des symboles

pour les panneaux de signalisation routière s'impose mondialement comme un standard bien que des divergences quant aux formes et aux couleurs subsistent entre les différents pays.

Parallèlement, la surveillance s'accroît sur les routes. En 1924, le ministère de la Voirie prend sous sa responsabilité les officiers de vitesse, une police spécialisée créée en 1901. Les effectifs sont alors renommés « polices de la circulation ». Il est alors fréquent de voir ces pa-

trouilleurs circuler en motocyclette sur les principales routes du Québec durant la saison estivale.

À la suite de la Loi des bons chemins de 1912, les municipalités avaient accru leurs responsabilités dans la construction et l'entretien de routes adéquates pour la circulation automobile. Après la Première Guerre mondiale, la Voirie devient rapidement une priorité du gouvernement du Québec qui accorde à ce ministère une part importante de son budget. La loi établit alors la prééminence du gouvernement du Québec en matière de voirie tout en définissant les responsabilités des municipalités et les conditions de l'aide financière que le ministre peut leur octroyer. L'objectif du gouvernement de Louis-Alexandre Taschereau est de construire des routes qui relient les grandes villes de la vallée du Saint-Laurent aux régions éloignées comme l'Abitibi, la Gaspésie et le Saguenay. Les méthodes et les techniques de construction progressent à la même époque. Les « racleuses » tirées par des chevaux et les autres véhicules non motorisés disparaissent des chantiers routiers pour laisser place à des engins plus spécialisés.

### WELCOME TO QUEBEC

Derrière cette modernisation du réseau routier québécois, une nouvelle réalité apparaît : l'État québécois décide d'encourager les touristes américains et canadiens-anglais à visiter le Québec. Avec la démocratisation de l'automobile, le tourisme itinérant connaît une croissance exponentielle : autour de 32 000 automobiles de touristes franchissent les frontières du Québec en 1920 pour atteindre près de 200 000 en 1924, un nombre qui grimpe à 625 000 en 1929. Le géographe Raoul Blanchard a d'ailleurs bien cerné les causes de ce phénomène. Dans sa grande synthèse sur le Canada français, il écrit que les visiteurs viennent voir au Québec les témoignages d'une histoire plusieurs fois séculaires. À travers la visite des vieilles maisons et des vieilles églises, c'est un

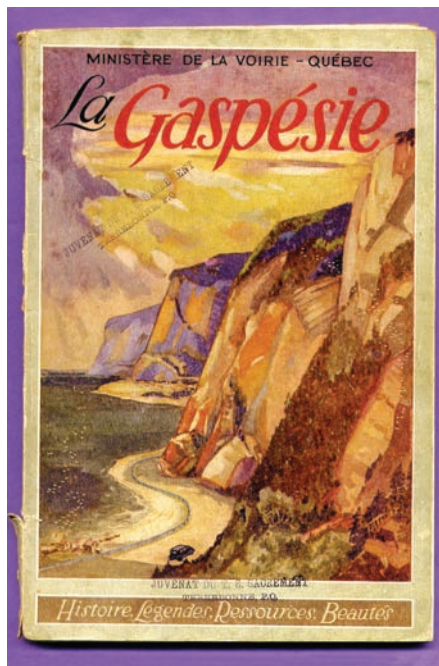


La route 54 dans le parc des Laurentides. (Fonds de photographie Studio Chabot. Archives du ministère des Transports du Québec).

contact avec la civilisation française que les visiteurs américains et canadiens-anglais recherchent.

L'engagement touristique de l'État québécois est ainsi articulé autour de la mise en valeur d'une culture particulière : celle de la paysannerie canadienne-française. Dans son discours, le gouvernement exalte une identité nationale basée sur le « fait français ». De 1923 à 1933, il se dote d'un premier outil de promotion touristique : le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*. La

publication vise à informer les touristes des conditions routières deux fois par mois en y joignant une carte du « réseau des grandes routes ». Les routes du Québec sont vantées pour leur qualité et leur entretien, mais surtout pour leur grande beauté. Le ministère de la Voirie utilise le *Bulletin* pour encourager la protection des végétaux le long des routes et pour lancer le concours « Embellissons la province ». En 1928, le *Bulletin* claironne l'importance des travaux d'embellissement réalisés par le « département de la Voirie ». Cette présentation idyllique de la campagne québécoise fait son chemin au Canada anglais. Le Québec devient la « Belle Province ». Cette image de marque du tourisme québécois persiste durant les décennies suivantes au point que le slogan viendra orner les plaques d'immatriculation du Québec de 1963 à 1977. En 1926, le ministère de la Voirie ouvre le Bureau provincial du tourisme. La stratégie gouvernementale est claire : l'expansion du réseau routier et la croissance du tourisme étranger vont de pair. Les routes doivent être développées pour permettre aux touristes américains d'accéder à Montréal puis à Québec et éventuellement à d'autres régions du terroir québécois. Un premier guide touristique *Voyez Québec d'abord/See Quebec First* est publié à ce moment par le ministère. Les routes sont numérotées et une première carte



La Gaspésie : histoire, légendes, ressources, beautés est un guide de 260 pages publié en 1930 par le ministère de la Voirie. (Collection de Cap-aux-Diamants).

officielle du réseau routier est disponible. L'historique chemin du Roy devient ainsi la mythique route 2. En parallèle, la Commission des monuments historiques de la province de Québec orne les chemins de plaques commémoratives. Dans son rapport de 1926, la Commission écrit que les inscriptions en anglais et en français disposées le long des voies de communication automobiles visent à éveiller la curiosité et l'attention des touristes étrangers sur l'histoire du Québec.

La publication de guides touristiques se poursuit alors à la Voirie du Québec. Le ministère édite même un livre de recettes typiquement québécoises. En 1929, le ministre Joseph-Léonide Perron signe l'avant-propos de *Sur les routes du Québec*, une somme de 900 pages contenant plus d'une centaine de cartes routières et décrivant chaque ville, chaque village et chaque paroisse accessible par l'automobile. Le guide précise que l'objectif du ministère demeure de faire connaître les beautés et les richesses « de cette terre généreuse en Amérique ». Les circuits touristiques connaissent ensuite un véritable essor avec la promotion gouvernementale des tours de l'île d'Orléans, de la Gaspésie et du lac Saint-Jean.

C'est d'ailleurs sous la gouverne de J.-L. Perron que le ministère de la Voirie s'engage dans de vastes travaux d'infrastructures routières afin de faciliter le transport vers les régions. Il annonce en 1922 que la gestion des routes importantes relève désormais du ministère plutôt que des municipalités et il étend cette responsabilité aux routes de colonisation en 1925. Perron amorce alors son œuvre en Gaspésie : réfection du tronçon Rimouski/Sainte-Anne-des-Monts et construction du chemin de ceinture de la péninsule gaspésienne. Ces travaux sont complétés en 1928. L'effet est immédiat : le nombre de touristes en Gaspésie passe d'une centaine par année à plus de 3 500 dès 1928, année de l'ouverture du boulevard Perron comme la route de

la Gaspésie sera longtemps appelée. Au même moment, le ministère investit des sommes tout aussi colossales pour bâtir la route Québec/Saint-Siméon/Grande-Baie (Chicoutimi). Conscient de l'expansion de l'automobile et du tourisme étranger, le ministre Perron envisage même d'instaurer un monopole étatique sur le commerce de l'essence afin de remplir les coffres du gouvernement.

La promotion des déplacements automobiles et du tourisme itinérant prend plusieurs visages dans la société québécoise. Au cours des années 1930, le ministère de la Voirie délègue certaines responsabilités au Royal Automobile Club of Canada de Montréal et au Club automobile de Québec. Les deux principales associations d'automobilistes du Québec ont la mission de promouvoir le tourisme automobile au Québec. Dans *Motoring in the Province of Quebec* publié en 1934 par le club de Québec, le ministre Joseph-Édouard Perreault écrit que Québec est fier d'offrir aux automobilistes locaux et aux innombrables étrangers un réseau routier de 16 300 miles « qui couvre en entier le territoire habité de la province et facilite à l'automobile l'accès des endroits les plus intéressants ». Signe des temps, l'île d'Orléans, microcosme de la civilisation française en Amérique, devient accessible à l'automobile avec l'ouverture du pont Taschereau, en juillet 1935.

### LA CONJONCTURE CHANGE

Cette délégation de responsabilités du ministère de la Voirie en matière de tourisme doit cependant être mise en contexte. Entre 1930 et 1945, l'élan de développement du tourisme itinérant et des vastes travaux routiers est freiné coup sur coup par la crise économique et par la Deuxième Guerre mondiale. Dans un premier temps, au Québec comme ailleurs au Canada, la crise provoque l'arrêt des grands chantiers de construction routière. Le budget d'entretien des chemins est même réduit presque partout. Les initiatives du ministère de la Voirie en matière de tourisme deviennent de plus en plus limitées.



L'honorable Joseph-Léonide Perron, K. C., M. L. C.  
(Musée McCord, M20111. 71).

En 1937, Maurice Duplessis fait passer la juridiction du tourisme sous le contrôle direct du premier ministre. La seule route importante construite à cette époque reste le tronçon Louvicourt/Mont-Laurier qui permet de désenclaver l'Abitibi de son isolement automobile. Au même moment, la Voirie cesse d'assurer la surveillance des routes et, en avril 1938, la police de la circulation intègre la Sûreté provinciale du Québec.

Dans un second temps, main-d'œuvre et équipements sont mobilisés par l'effort de guerre. Les routes pavées, particulièrement dans les zones industrielles, sont à ce moment lourdement endommagées par la circulation des véhicules militaires. La priorité à l'entretien et à l'amélioration des voies carrossables caractérise la période. N'oublions pas qu'en temps de guerre, l'essence, l'huile, les pneus, etc. sont rationnés. Le ministère de la Voirie est alors dirigé par Téléphore-Damien Bouchard, également ministre des Travaux publics. Sous son règne, la disparition de la vocation touristique du ministère est consommée. Le contrôle politique à des fins identitaires



J.-Léger Crochetière, policier de la circulation dans la région de Nicolet, vers 1934. (Collection Sûreté du Québec, ASQ-17-B).

de la mobilité automobile des étrangers et des Québécois cesse d'être une priorité pour la Voirie.

Cette mutation du rôle du ministère se fait sous le signe de l'efficacité de la circulation : au sortir de la guerre, le Québec dispose d'un réseau de routes revêtues de plus de 26 000 kilomètres. La plupart de celles-ci sont désormais praticables toute l'année. Heureusement, car la croissance économique de l'après-guerre stimule la vente de véhicules automobiles. De 1945 à 1952, le nombre de voitures immatriculées double au Québec pour atteindre plus de 455 000. Avec l'aide d'une technologie mécanique en constante évolution, les constructeurs bâtissent les routes et les rues nécessaires pour soutenir ce flux sans cesse croissant d'automobiles et de véhicules lourds transportant des charges de plus en plus imposantes.

### À TRAVERS LES MONTAGNES

Un chantier retient particulier l'attention à cette époque : c'est la construction de la route 54 qui va permettre de traverser le parc des Laurentides entre Québec et le Saguenay. En 1944, le gouvernement de l'Union nationale installe Antonio Talbot, un pilier du parti et député de Chicoutimi, à la tête du ministère de la Voirie. Il fallait alors près de huit heures pour

rouler de Chicoutimi à Québec en passant par Charlevoix. Rapidement, Talbot engage le ministère dans la construction d'un premier tronçon de route reliant le lac Jacques-Cartier à Laterrière. Les plus importants contrats octroyés jusqu'alors par la Voirie sont signés pour une valeur de plus de 2,5 millions \$. D'autres vont suivre pour permettre à la route asphaltée de joindre la capitale. Ernest Gohier, ingénieur en chef du ministère, supervise les travaux. Plus de 600 personnes dont une soixantaine de fonctionnaires travaillent au projet. De la machinerie lourde provenant des surplus militaires est également utilisée pour faciliter les travaux sur un chantier qui est de surcroît doté d'une usine de concassage pour la fabrication des granulats et d'une centrale d'enrobage, toutes deux situées au cœur des Laurentides. Finalement, en 1951, le boulevard Talbot, aussi nommé route du Parc, est inauguré. Durant les années qui suivent, des ingénieurs de partout au monde viendront examiner ce chemin à travers les montagnes qui fait la renommée de la Voirie et du génie québécois.

### UN DEUXIÈME MINISTÈRE

Évidemment, le règne d'Antonio Talbot ne se limite pas à cette importante réalisation. De 1947 à 1949, le ministre est

aussi le président de l'Association canadienne des bonnes routes créée à Montréal en 1914. Mais la politique des bonnes routes n'est plus la même que celle du début du siècle. La Voirie du Québec est désormais un ministère qui donne la priorité à ses actions en termes d'amélioration de la circulation automobile. La priorité n'est plus aux ouvrages touristiques, mais à ceux de génie. Le ministère de la Voirie assume donc en premier lieu la responsabilité de la construction et de l'entretien du réseau routier, un mandat que le ministère des Transports assume toujours de nos jours.

À l'époque toutefois, les relations fédérales-provinciales ne sont pas au beau fixe. Dénonçant les velléités du fédéral en matière de transport, Maurice Duplessis institue, en 1952, le ministère des Transports et des Communications, qui est chargé de surveiller et de contrôler l'utilisation du réseau. Le premier ministre désire accroître l'importance que le Québec accorde aux transports, un domaine que « le Chef » considère de juridiction exclusivement provinciale. En 1954, Antoine Rivard devient le premier titulaire de ce nouveau ministère. Ainsi, jusqu'à leur fusion, en avril 1973, deux ministères se chargeront des routes du Québec : un pour assurer le bon fonctionnement des infrastructures du réseau et un autre pour défendre les prérogatives constitutionnelles du Québec dans un contexte d'autonomie provinciale. ■

**François Droüin est historien.**

#### Pour en savoir plus :

Raoul Blanchard. *Le Canada français. Province de Québec. Étude géographique*. Paris, Librairie Arthème Fafard, 1960.

Kenneth A.H. Buckley & Malcom C. Urquhart. *Historical Statistics of Canada*, Toronto, Cambridge University Press, 1965.

Serge Gagnon. « L'intervention de l'État québécois dans le tourisme entre 1920 et 1940 » in *Hérodote*, 2007.

Thomas Tremblay (dir.), *Rapport de la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels*, 1956.