

À l'aventure! Les débuts du tourisme routier

Jean-François Larose

Numéro 45, printemps 1996

Feu vert! : cent ans d'automobile au Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8485ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Larose, J.-F. (1996). À l'aventure! Les débuts du tourisme routier.
Cap-aux-Diamants, (45), 26–29.

À L'AVENTURE ! LES DÉBUTS DU TOURISME ROUTIER

par Jean-François Larose

Il y a un siècle déjà, une activité touristique existait au Québec, consistant surtout en une villégiature hôtelière reliée à la navigation fluviale et aux chemins de fer. Les Basses-Laurentides, la région de Charlevoix, la Gaspésie, les Cantons-de-l'Est, possédaient de confortables hôtels accueillant les visiteurs des classes aisées de la société canadienne et de l'est des États-Unis.



«Couverture d'une brochure publiée par l'Office provincial du tourisme, 1933.» Le gouvernement comprend l'importance du tourisme routier et publie à cette fin de la documentation pour les visiteurs. La route qui ceinturait la péninsule gaspésienne était nouvelle et son revêtement de gravier sans doute moins agréable qu'il ne paraît sur l'illustration. (Coll. de l'auteur).

Apparue durant cette période, l'automobile allait peu à peu déclasser la traction animale et mener une chaude concurrence au train. D'abord fragile de construction et plutôt coûteuse, l'automobile connaîtra son véritable essor vers 1907-1908 lorsque Henry Ford mettra au point des méthodes de production à la chaîne permettant une diminution rapide des prix. Ainsi, le fameux modèle T qui, en 1909, coûtait 950 \$ US, ne se vendait plus que 360 \$ en 1916. L'achat d'une automobile devenait possible

pour les couches moyennes de la population américaine, sinon pour la classe ouvrière, comme en témoigne la croissance des ventes qui, de 12 000 voitures en 1909, passent à plus de 550 000 en 1916. Cette année-là, on compte 3,5 millions de véhicules aux États-Unis; il y en aura 17,5 millions en 1925.

À l'aventure

Évidemment, tous ces heureux automobilistes veulent se balader. Mais les routes dont ils disposent sont peu nombreuses et conçues pour les voitures à traction animale. Ce type de chemins contourne les obstacles plutôt que de les franchir afin d'obtenir des pentes douces, plus faciles à gravir pour les chevaux. Les tracés comportent donc un grand nombre de courbes irrégulières avec une visibilité limitée, ce qui n'entraîne pas de problème compte tenu de la vitesse des attelages. Par ailleurs, la structure de ces chemins est fragile, le revêtement en terre ne possédant ni dureté, ni étanchéité.

Ces caractéristiques des chaussées allaient cependant entraîner de sérieux inconvénients pour la conduite automobile. En effet, outre la piètre visibilité à distance, les routes étaient pleines de bosses et de trous, et la pluie rendait parfois de longues sections impraticables. On comprend pourquoi la loi restreignait la vitesse des véhicules à 25 milles à l'heure jusqu'en 1923, et à 30 milles à l'heure par la suite. Voyager était difficile, sans compter les contraintes d'une mécanique encore rudimentaire. Ainsi, lorsque des promeneurs quittaient North Hatley, ils devaient arrêter le véhicule en montant la longue côte au sortir du village afin de laisser le moteur refroidir. On plaçait alors de grosses roches derrière les roues pour empêcher le véhicule de descendre la pente. À cette époque, une balade en voiture tenait souvent de l'aventure. L'automobile était moins un véhicule fiable qu'un objet de plaisir moderne et excitant. Voyager en automobile n'avait pas la même signification qu'aujourd'hui. Le contact avec les éléments extérieurs était plus direct : cahots de la route, vent, pluie. Mais pour ces pionniers du tourisme automobile, la référence était la voiture tirée par un cheval ou le chemin de fer avec ses itinéraires et ses horaires fixes. L'automobile permettait une expérience de liberté.



L'écrivain Philippe Panneton de Trois-Rivières raconte ce qu'était une excursion en automobile vers 1910 : « Ces voyages au long cours ne s'entreprenaient pas à la légère. Avant Québec, il y avait une passe dangereuse. La côte de Donnacona. Une pente abrupte tout en glaise. [...] Direction Montréal, il y avait le bas-fond, dans l'île, entre les deux vieux ponts de Charlemagne. Nous télégraphions pour savoir si les passages étaient praticables. Sur réponse favorable, nous faisons nos adieux aux amis et partions le visage rayonnant et le cœur un peu angoissé. Je n'oublierai jamais ce retour de Montréal aux Trois-Rivières, dans la nuit, où j'eus à réparer onze crevaisons. Je dis réparer. Car il fallait chaque fois enlever de la jante fixe le pneu à force de poignet : réparer la chambre à air au revers du fossé ; remonter le pneu. Enfin, le regonfler à la pompe à main. »

Les bons chemins

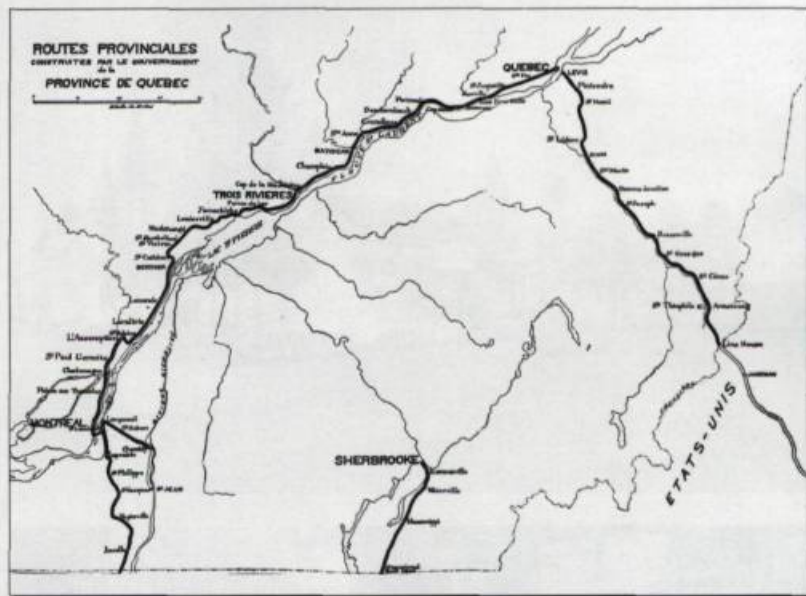
En croissance continue, le nombre des automobilistes favorise l'émergence d'organisations pour la défense de leurs intérêts, notamment en matière de routes. « Le mouvement en faveur des bons chemins, qui aux États-Unis, avait pris naissance dans le New Jersey, en 1891, se continua dans le Massachusetts, en 1894 ; dans le Connecticut en 1897 ; et dans le New York en 1898. Dans la province de Québec, comme la plupart des autres provinces du Canada, ce mouvement ne débuta que vers 1907. » Au début du mouvement, on se préoccupait encore beaucoup de la traction animale. Mais déjà à Montréal en 1914, lors du premier congrès canadien du mouvement pour l'amélioration des routes, l'automobile devenait la première préoccupation : il fallait des chemins plus droits, plus larges, plus solides.

Le Québec ne possédait pas de véritable réseau routier. Les communications entre agglomérations et régions étaient assurées par les voies maritimes et le chemin de fer. La voirie existante servait surtout de desserte locale et d'accès à des secteurs autrement isolés. La construction et l'entretien des routes relevaient des municipalités,

appuyées par le ministère de la Colonisation, puis celui de l'Agriculture, les chemins étant étroitement liés à l'appropriation des terres agricoles.

Mais dès avant la Première Guerre mondiale, la croissance du nombre d'automobiles aux États-Unis, la soif de voyage des Américains, conduisit à une prise de conscience de l'intérêt économique que représentent ces visiteurs potentiels. En 1917, plus de 7 000 automobiles franchirent la frontière des États-Unis vers le Québec : c'est un début.

Pour faire face à la demande de routes carrossables, le gouvernement provincial adopte, en 1907, une loi qui accorde des subsides spéciaux aux municipalités qui améliorent leurs chemins



de terre. Cependant, cette législation a une portée trop limitée et, dès 1911, la *Loi des bons chemins* accorde une aide financière aux municipalités qui recouvrent leurs chemins de gravier ou d'une couche de macadam. De plus, pour aider les municipalités qui ne possèdent pas d'équipements modernes pour la construction des routes (niveleuses, concasseurs, rouleaux à vapeur, etc.), le gouvernement leur prête un certain nombre de machines. Toutefois, dès l'année suivante, devant l'insuffisance des mesures prises, le gouvernement modifie une fois encore la législation pour améliorer l'aide aux municipalités, et s'engage enfin lui-même dans la construction d'une catégorie nouvelle de routes qu'on appellera « routes provinciales ». Par la suite, en 1919, le gouvernement fédéral, en quête d'empiètements, adopte la *Loi des grandes routes du Canada*. Cette loi fournit une aide financière aux gouvernements des provinces pour l'amélioration des routes ayant un intérêt « commercial » afin de favoriser les échanges de biens et encourager la production agricole.

« Une ballade sur les routes du Québec vers 1915 ». Des indispensables pneumatiques. Ils étaient fragiles certes, mais quel progrès en regard des inconfortables roues pleines ! (Coll. Françoise Nadeau, Sherbrooke).

« Carte des routes provinciales en 1916 ». Le réseau de cette époque comportait nombre d'autres routes à caractère local ou régional. Les routes provinciales ont été les premières bonnes routes carrossables du Québec. (Source : « Annuaire statistique de Québec, 1916 »)

Avec l'apparition de l'automobile sur les routes naît le tourisme de masse. Pour répondre aux besoins d'hébergement de cette clientèle, on conçoit un nouveau type d'hôtellerie, la cabine, chalet miniature loué pour une nuit. Grand avantage, l'automobiliste peut garer son précieux véhicule à proximité. «Lorette Mon Repos, Champigny, Ancienne Lorette, Québec.» Carte postale de la Librairie Garneau ltée, vers 1925. (Coll. Yves Beauregard)

Ainsi, peu à peu, un cadre législatif a été mis en place pour répondre à la nouvelle demande d'infrastructures routières. Si le gouvernement s'en est d'abord remis aux municipalités en se contentant de stimuler leur action par des subsides, il est vite apparu que le milieu municipal ne convenait pas à la conception, à la planification et à la construction d'un réseau routier. C'est ainsi que pour faire face à ces tâches nouvelles, le gouvernement créera en 1912, un service de la Voirie, le premier au Canada, rattaché au ministère de l'Agriculture, service qui deviendra dès 1914, le ministère de la Voirie.

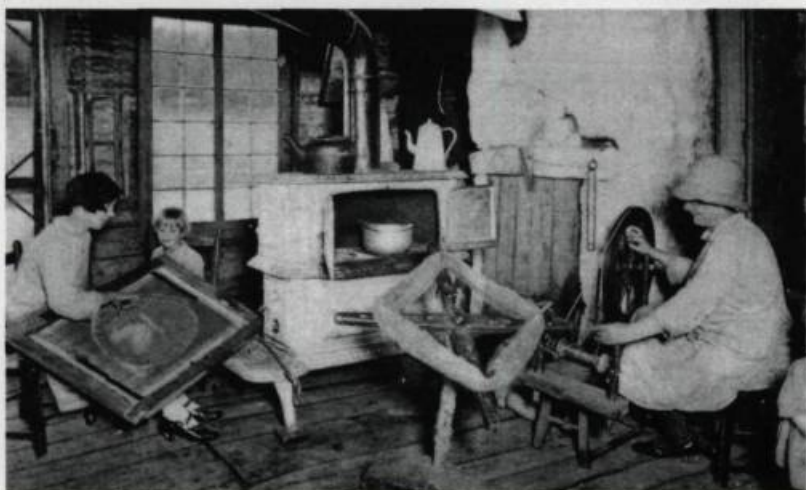
Les automobilistes américains

C'est au cours de cette année 1914 qu'est inaugurée la première réalisation routière d'enver-

Montréal à Québec, puis vers la région de Charlevoix, la route 13 reliant Sherbrooke à Derby Line au Vermont, et la liaison Lévis-Jackman, Maine. Toutes ces routes, sauf exceptions, possèdent des revêtements durs, le plus souvent en béton bitumineux ; elles constituent ainsi les meilleurs chemins du Québec.

En analysant la carte des routes de cette époque, une évidence apparaît : on a conçu un système orienté vers les frontières, américaines et ontariennes, qui permet à l'automobiliste étranger de se diriger vers Montréal et, de là, d'atteindre le cœur du Québec ancien. Ainsi, le développement du réseau routier ne visait pas à répondre d'abord aux besoins économiques internes, mais plutôt à desservir les touristes dont l'apport économique était majeur. Ce qui ne signifie pas que ces routes n'étaient pas utiles aux échanges interrégionaux. L'utilisation domestique est manifeste à la lecture des relevés de circulations quotidiennes effectués à partir de 1920. On y apprend en effet l'importance des déplacements effectués par des véhicules à traction animale qui ne sont certainement pas le fait des touristes ! Ainsi, en 1923, on compte 252 voitures attelées par jour sur la route Lévis-Jackman, 176 sur la route 2 entre Montréal et Québec, 562 de Québec à Saint-Siméon ; on compte également 1 245 véhicules moteurs sur cette dernière route. Ainsi, malgré la croissance du nombre d'automobiles, le transport hippomobile conserve une présence significative qui ne s'effacera qu'après la Deuxième Guerre mondiale. Avec près de 2 000 véhicules par jour en 1926, la route Édouard VII entre Montréal et Rouse's Point N.Y. est la plus achalandée du Québec. Ces chiffres révèlent néanmoins une fréquentation encore assez faible. De plus, à cette époque les chemins ne sont pas déneigés durant l'hiver. Même une artère aussi importante que la route Édouard VII n'est ouverte que huit à neuf mois par année.

Ce qui attire ici les touristes américains, c'est la présence d'une société rurale traditionnelle, aux activités encore peu mécanisées, et que l'on observe dans certaines régions, notamment Charlevoix, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie. C'est en 1929 seulement que la Gaspésie devient accessible par route avec l'ouverture du boulevard Perron, étrange appellation pour un simple chemin de gravier. La campagne québécoise est encore peu modernisée : l'architecture ancienne, les clôtures de perches, les fours à pain, les petits villages, les quais des pêcheurs, l'habillement en étoffe du pays, les familles nombreuses, etc., tout cela forme un milieu très différent de celui de la société urbaine américaine. Le caractère français est également mis en évidence : en 1928, dans une publicité à l'intérieur du *Automobile Blue Book*, guide routier américain, le Bureau provincial de tourisme



Dans les campagnes on se mit à fabriquer catalogues, courtépines, étoffes du pays, pour répondre à la demande de souvenirs des touristes américains. Carte postale, «Habitant Spinning and Rug making, Québec, Canada, 105». (Coll. de l'auteur)

gure, la route reliant Montréal à Rouse's Point, N.Y., appelée patriotiquement route Édouard VII, en l'honneur du roi d'Angleterre. D'autres routes s'ajouteront pour former la base du réseau québécois dont la longueur totale atteindra environ 350 milles durant les années 1920 : la route 4 de Montréal à Malone, N.Y., la route 7 de Montréal à Saint-Alban, Vermont, la route 17 de Montréal à Pointe-Fortune (vers l'Ontario), la route 2 de

vante le Québec en utilisant le slogan «The French-Canadian Province».

Un tourisme nouveau

Le ministère de la Voirie met sur pied un Bureau provincial du tourisme pour favoriser le développement de cette industrie. Le Bureau prépare des publications, en anglais d'abord, puis en français, à l'intention des automobilistes qui visitent nos régions. Il organise également de vastes campagnes publicitaires. Ainsi, pour «la seule année 1933, 2 000 articles de journaux américains, y compris franco-américains, font la réclame de la péninsule [gaspésienne]. Les magazines sont aussi utilisés et le prestigieux *National Geographic* consacre un reportage à la Gaspésie en 1935.» L'action publicitaire du gouvernement comporte également la distribution de cartes routières, l'impression de cartes postales illustrant le visage traditionnel de la société. On se préoccupe encore d'embellir les routes nouvelles : en 1929, le ministère de la Voirie procède à la plantation de 200 000 arbres «de différentes variétés» pour l'ornement des chemins.

Les lieux de culte religieux et de pèlerinage tels l'Oratoire Saint-Joseph et la basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré sont d'autres atouts de la province. On observe d'ailleurs qu'une majorité de visiteurs étrangers de l'époque est constituée de Franco-Américains, suffisamment riches pour posséder une automobile, et qui effectuent un pèlerinage aux sources.

De 7 000 en 1917, le nombre de véhicules provenant du sud atteindra 625 000 douze ans plus tard, un accroissement phénoménal de près de 9 000 % ! Comment accueillir cette marée de visiteurs dont la progression constante reflète l'extraordinaire prospérité économique de la période ? Des touristes qui dépensent 50 millions de dollars au Québec en 1928; plus de 200 millions au Canada l'année suivante. Au pays, le tourisme représente alors la deuxième industrie en importance après la production de blé.

Le voyageur le plus souvent en vacances familiales, cherche des lieux d'hébergement. À l'origine, il existait un réseau d'hôtels dans les villes et villages, établissements situés à proximité des gares. Ces services n'avaient pas été conçus pour le nouveau tourisme familial, moins encore pour un voyageur motorisé préoccupé de ranger sa précieuse voiture dans un endroit sûr et facile d'accès. Peu à peu apparaît le long de nos routes, un type original d'hébergement conçu pour répondre aux besoins de la famille qui voyage en automobile : il s'agit d'un petit chalet comportant une ou deux pièces, avec cuisine, et qu'on loue généralement pour un soir : ce sont les «cabines», concept hôtelier venu des États-Unis. En Gaspésie par exemple,

on compte environ 75 cabines en 1930, et plus de 300 à la fin de la même décennie, phénomène alarmant pour M^{re} François-Xavier Ross, évêque de Gaspé, «qui y voit des lieux de promiscuité et de débauche». N'avait-il pas raison ?

Les cabines mèneront une rude compétition aux hôtels. Elle sont généralement établies en bordure des agglomérations, sur des sites assez larges pour faciliter le rangement et les manœuvres des automobiles. Cabines en rangée, petites unités individuelles implantées non loin de ce qui attire les vacanciers : la plage, les parcs d'amusement, les sites naturels ou historiques. Ce n'est que beaucoup plus tard, dans les années de prospérité qui suivront la Deuxième Guerre mondiale, que les sympathiques cabines connaîtront un déclin face à la concurrence des modernes et spacieux motels.



L'automobile favorisera l'accès à une foule de lieux inaccessibles par chemins de fer. Elle va modifier la relation au paysage et la manière de voyager en permettant de tracer et de modifier à sa guise ses itinéraires, de se déplacer à son rythme en partant et en s'arrêtant quand et où on le désire. En plaçant l'individu à l'intérieur d'un habitacle privé sans qu'il ait à partager l'espace d'un véhicule public avec des inconnus, l'automobile modifie la psychologie du voyageur.

Navigation fluviale et chemins de fer avaient favorisé l'émergence de sites touristiques ponctuels, où bateaux et trains conduisaient le visiteur. L'automobile et la route vont créer un espace touristique continu, linéaire, puisque désormais il sera loisible de s'arrêter n'importe où le long de la route. Ainsi, nombre de lieux d'intérêt local ou régional deviendront accessibles et leur mise en valeur rentable. D'autant plus qu'avec l'automobile, apparue durant une période de prospérité, c'est le tourisme de masse qui émerge. ♦

Jean-François Larose est conseiller en patrimoine.

Ce vieux chemin de Charlevoix illustre bien la nature des routes québécoises lorsqu'apparaît l'automobile. Romantique, certes, mais des courbes sans visibilité, des chaussées étroites où s'enfoncent les pneus, des fondrières, une absence de signalisation, et des cartes routières inexistantes ou imprécises. Et pas de garages : il fallait du savoir-faire. Évidemment, on avait son chauffeur. Ah, la belle époque! Carte postale John Valentine, vers 1905.
(Coll. de l'auteur).

