

D'un ministère à l'autre **Les Transports et les Communications au gouvernement du Québec durant le XX^e siècle**

Yves Laberge

Numéro 111, automne 2012

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

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/67582ac>

[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

Laberge, Y. (2012). D'un ministère à l'autre : les Transports et les Communications au gouvernement du Québec durant le XX^e siècle. *Cap-aux-Diamants*, (111), 31–38.

D'UN MINISTÈRE À L'AUTRE LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DURANT LE XX^E SIÈCLE

par Yves Laberge

Le ministère des Transports du Québec constitue un exemple représentatif de la diversité des missions d'un organisme gouvernemental dédié au service public. Ses mandats sont multiples : faciliter la circulation des personnes et des marchandises, protéger la population, établir des normes de sécurité et permettre de dynamiser les échanges économiques entre les villes, les villages, et avec l'extérieur. Ses actions touchent à la fois les transports routiers, ferroviaires, aériens et fluviaux, par exemple pour la gestion de certains traversiers. À partir de 1912, ces différents départements et ministères se définissaient comme un véritable service public ayant pour mission d'assurer à la fois les communications, le commerce, la mobilité de la population, en toute sécurité et selon les besoins individuels, ce qui constitue pour chacun une liberté fondamentale.

Officiellement, le ministère des Transports et des Communications du Québec est créé en 1952. Il s'ajoute alors au ministère de la Voirie qu'il intégrera en 1973. Voyons comment ce ministère est devenu l'institution que nous connaissons de nos jours.

AVANT LES TRANSPORTS LA VOIRIE

L'histoire du ministère des Transports et des Communications de la province de Québec a été relativement longue, mais reste encore assez méconnue; son par-



Joseph Édouard Caron (1866-1930). (Archives du ministère des Transports du Québec).

cours se confond souvent avec celui du ministère de la Voirie. Depuis un siècle, plusieurs organismes gouvernementaux ont eu la charge des transports routiers. La Voirie du Québec existe depuis 1912, mais il y a aussi plusieurs autres instances fédérales, municipales ou privées impliquées dans la gestion des transports. Par exemple, le gouvernement fédéral canadien a également son propre ministère des Transports. On dénombre aussi plusieurs associations et des organismes privés œuvrant dans le secteur. De ce nombre, mentionnons l'Association canadienne des bonnes

routes, un forum d'échanges techniques créé en 1914 à Montréal et dont le douzième congrès annuel a lieu au Château Frontenac de Québec, du 22 au 25 septembre 1925.

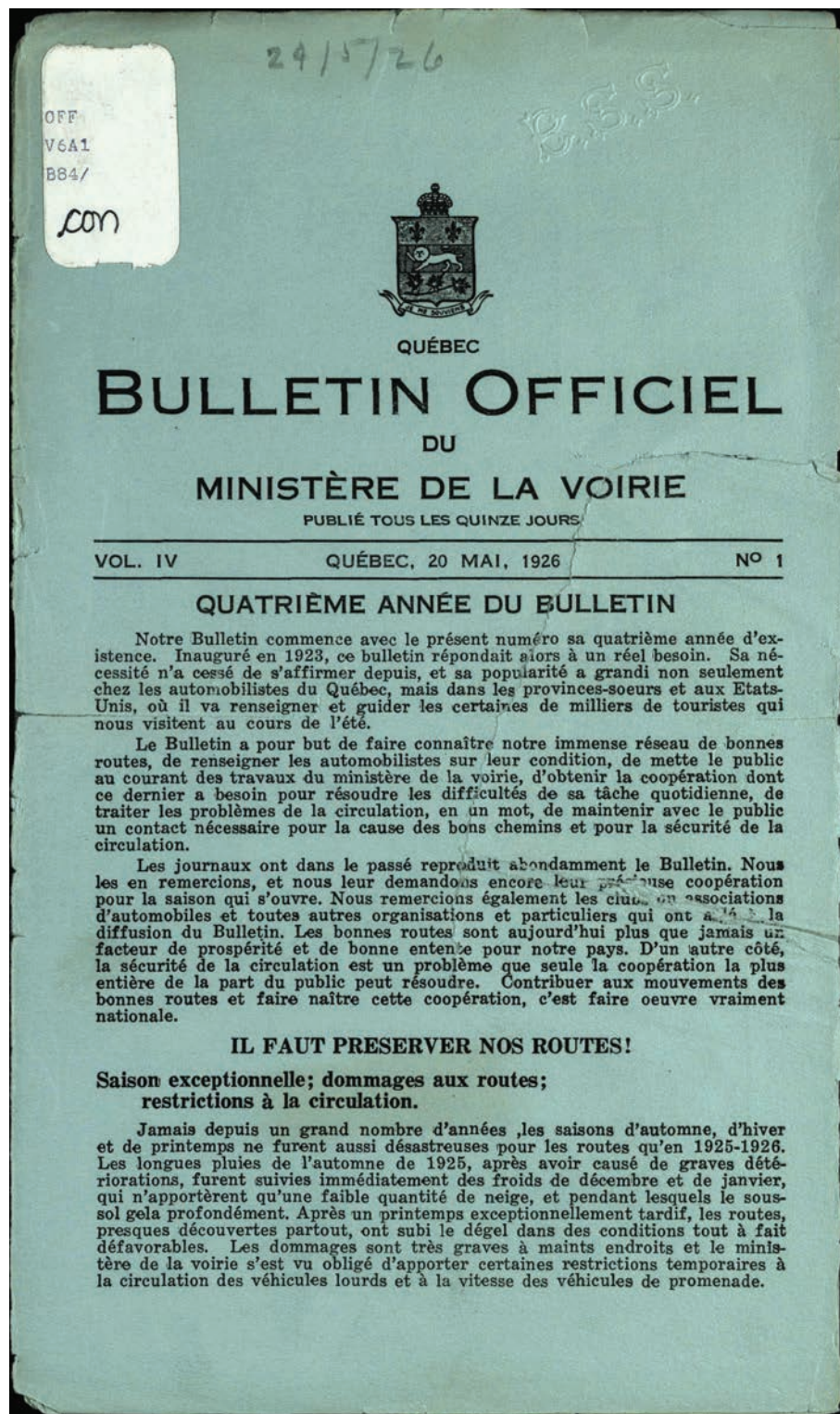
Si le département de la Voirie de la province de Québec a été créé en 1912, le premier député à y servir de ministre n'entrera en fonction que le 3 avril 1912. Ce sera Joseph-Édouard Caron, déjà ministre de l'Agriculture depuis 1909, qui aura simultanément la charge du ministère de la Voirie durant les deux premières années, de 1912 à 1914. Ce dernier sera ensuite remplacé par Joseph-Adolphe Tessier à partir du 2 mars 1914. À ce propos, on notera qu'au début du XX^e siècle, on employait souvent au Canada l'anglicisme « département » au lieu d'utiliser le terme de « ministère » pour désigner les différentes instances administratives des gouvernements.

C'est principalement pour des raisons politiques que l'on identifie 1912 comme étant le début du ministère voué aux transports, puisque au terme de la quatrième session de la douzième législature du Parlement du Québec, le Bill 16 confirme la création du ministère de la Voirie du Québec, ancêtre de l'actuel ministère des Transports. C'est aussi l'année d'entrée en fonction de son ministre attitré. L'histoire retiendra cette date comme référence. Le 19 juin 1925, le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, une publication gouvernementale bimensuelle, faisait fièrement état de

« treize années de progrès dans la voirie », en signalant 1912 comme année charnière des débuts de l'implication du gouvernement provincial dans l'entretien routier. Il y avait un « avant » et un « après ». On pouvait y lire : « Avant 1912, les bons chemins y étaient pratiquement inconnus ». Ce *Bulletin officiel* comptait habituellement six pages, précisait l'état de toutes les routes du Québec, d'avril à octobre, et annonçait les applications d'huile prévues sur certaines routes dans les deux semaines à venir. Les indications fournies restaient sommaires : par exemple, dans le *Bulletin* du 5 juin 1925, les routes portent les mentions « bon », « passable » ou « mauvais » et on signalait au passage un « chemin de terre mauvais » ou un « ponceau brisé ».

Un dossier détaillé du bulletin interne du ministère des Transports donnait un bilan historique très complet et précis; il servira de source privilégiée pour certaines données de cet article (*L'Équipe. Journal du ministère des Transports*. Québec, novembre 1982).

Une multitude de lois et de règlements ont été adoptés afin d'encadrer les transports à l'échelle provinciale. Une première Loi concernant les automobiles, sanctionnée le 31 mars 1904, annonçait la venue de nombreuses législations liées aux véhicules motorisés. Afin d'éviter les confusions, on ne parlait pas de voitures, mais bien d'automobiles. À l'époque, une voiture pouvait tout aussi bien désigner une carriole tirée par un ou des chevaux et ne devait pas être visée par cette loi. De nos jours, cette ambiguïté a naturellement disparu. Deux ans après l'adoption de la Loi concernant les automobiles, c'est la Loi au sujet des véhicules moteurs du 5 mars 1906 qui confirmait la juridiction provinciale du Québec sur la circulation des automobiles. Cette loi a été de nouveau modifiée pour devenir la Loi des véhicules automobiles en 1923; elle fut ensuite refondue en 1925. Ces lois provinciales pouvaient toucher différents aspects comme les tarifs des cochers, le contrô-



Bulletin officiel du ministère de la Voirie, 1925. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec).

le des taximètres, ou encore les poids maximal des véhicules. La sécurité et l'amélioration du réseau routier sont les principales préoccupations du gouvernement. Durant les

années 1920, les limites de vitesse sont fixées à 20 milles à l'heure (32 kilomètres) en ville et à 30 milles à l'heure (48 kilomètres) en « rase campagne ». Et les grands projets routiers riment



Route en construction, 1930-1939. (Archives du ministère des Transports du Québec).

avec « modernisation ». Ainsi, du 20 au 25 juillet 1929, on inaugure officiellement la nouvelle « route du tour de la Gaspésie », allant de Sainte-Flavie à Sainte-Flavie : celle-ci fait 889 kilomètres.

Autre événement important : c'est le 22 septembre 1929 que l'on a ouvert une toute première voie carrossable sur le pont de Québec, pourtant de juridiction fédérale. On peut l'emprunter au tarif de 50 cents pour les voitures et de 10 cents par passager. Une voiture à traction animale devait déboursier 15 cents, et 25 cents si celle-ci était tirée par deux chevaux. Le règlement stipule que « le passage des animaux libres et des bicyclettes est interdit ».

La crise économique de 1929 affectera grandement le monde de l'automobile, diminuera la construction de nouveaux véhicules dans les usines et ralentira le tourisme provenant des États-Unis.

À cette époque, la Voirie, en conjonction avec les Travaux publics, s'impliquera dans divers travaux d'infrastructures routières afin de stimuler l'économie et

de donner de l'emploi aux nombreux chômeurs. Pour le ministère, cette vocation prioritaire de créateur d'emplois et de moteur du développement économique perdure durant deux décennies.

UN VRAI DÉPART : 1952

De nos jours, le mot « communication » implique spontanément l'instantané et le virtuel, la transmission des messages et des données. Mais il y a un siècle, et



Construction du boulevard Lakeshore, Sainte-Anne-de-Bellevue, 1940. (Archives du ministère des Transports du Québec).

POURQUOI LE BOULEVARD TALBOT ENTRE CHICOUTIMI ET NOTRE-DAME-DES-LAURENTIDES PORTE-T-IL CE NOM?

Encore de nos jours, on peut voir des enseignes annonçant le boulevard Talbot, voie rapide au nord de la ville de Québec (dans le secteur de Charlesbourg, près du lac Clément), à Stoneham, mais aussi à l'entrée des villes de Laterrière et de Chicoutimi (devenues Saguenay en 2002). Ce boulevard fait plus de 200 kilomètres et portait déjà ce nom lors de sa construction, car tout le monde savait bien que c'était le projet chéri du politicien Antonio Talbot. Même à L'Étape, située presque à mi-chemin entre Chicoutimi et Québec, l'intersection indique toujours le nom du boulevard Talbot.



Antonio Talbot. (Archives du ministère des Transports du Québec).

Qui était Antonio Talbot?

Né en 1900 à Saint-Pierre-de-la Rivière-du-Sud, cet avocat est élu député de Chicoutimi à l'Assemblée législative du Québec de 1938 à 1965. Antonio Talbot a été durant seize ans le ministre de la Voirie du Québec, sous les gouvernements de Maurice Duplessis, Paul Sauvé et Antonio Barrette, du 30 août 1944 au 5 juillet 1960. Durant neuf mois, Antonio Talbot a été le chef intérimaire de l'Union nationale et a agi comme chef de l'opposition officielle au Parlement, du 11 janvier au 23 septembre 1961, juste avant de céder son poste à Daniel Johnson (père). Dès son accession au poste de ministre, Antonio Talbot avait promis à ses électeurs de Chicoutimi cette nouvelle route devant relier Québec à sa ville, projet dont on parlait au Saguenay depuis 1863. Antonio Talbot est décédé en 1980.

Le pavage de la route 54 reliant Québec à Chicoutimi a été terminé en 1948. Le boulevard Talbot est inauguré le 4 octobre 1951, par le premier ministre Duplessis. Les travaux de cette route panoramique auront duré quatre ans. La route 54 traversait l'ancien parc des Laurentides devenu la réserve faunique des Laurentides. Autrefois, les automobilistes devaient s'enregistrer auprès des contrôleurs avant d'y entrer, un peu comme à un poste de douane. Au Québec, c'est le plus long boulevard portant le nom d'une personne. Cette route à une seule voie dans chaque sens, offrant certains des plus beaux paysages montagneux du Québec, allait devenir plus tard la route 175, pour être progressivement remplacée par une autre artère encore plus importante et plus large, l'autoroute 73.

encore il y a seulement un demi-siècle, ce mot référait spontanément aux « moyens de communication » et supposait d'abord le transport maritime, ferroviaire, routier, le téléphone et le télégraphe. On n'imaginait pas encore les avancées du monde virtuel.

Avant 1952, il n'existait pas, au Québec, de ministère nommément dédié aux transports. Pourtant, le nombre de véhicules immatriculés, atteignait 455 200 en 1950; il passa à 2 584 711 en 1971. C'est le 27 novembre 1952, sous le gouvernement de Maurice Duplessis, que l'on crée officiellement, sous cet intitulé, le département des Transports et des Communications de la province de Québec. Il ne remplaçait pas pour autant le ministère de la Voirie, et ces deux ministères fonctionneront en parallèle durant deux décennies.

Créé en 1952, le département des Transports et des Communications entrera en fonction le 30 juin 1954, à la suite de l'adoption de la Loi constituant le département des Transports et des Communications. Le premier député à occuper le poste de ministre des Transports et des Communications de la province de Québec sera l'unioniste Antoine Rivard. Le nombre de fonctions et de ramifications de ce « département » augmentera progressivement pour inclure le Service de la sécurité routière, et ce, dès 1958. Signe de francisation, le département changera de nom le 1^{er} avril 1961 pour devenir le ministère des Transports et des Communications. Cependant, d'autres instances administratives reliées aux transports existaient déjà sous la juridiction provinciale avant 1954 : ainsi, la Régie des

transports (routiers) avait été créée en 1949 pour superviser « le contrôle et la surveillance des entreprises de transport routier exploitant pour le compte d'autrui ».

UNE PÉRIODE DE GRANDS TRAVAUX

Indéniablement, les années 1960 sont une période de grands travaux routiers au Québec. Sur le plan administratif, le Code de la route du Québec sera officialisé en mars 1960. Par la suite, il deviendra le Code de la sécurité routière, le 18 juin 1981. Le Bureau des véhicules automobiles du Québec sera inauguré le 10 mai 1961. La Régie des transports débute ses activités en 1964. Toutefois, l'aspect le plus visible de cette période d'activités intenses sera certainement les nombreux chantiers

liés à l'accroissement de la circulation et l'accélération de la vitesse, rendue possible par l'avènement des autoroutes à voies séparées. Plusieurs de ces autoroutes seront inaugurées autour de Montréal durant cette période. La première sera l'autoroute des Laurentides, parachevée en 1958 et inaugurée en 1959 par le premier ministre Paul Sauvé. Par la suite, l'intensification du transport routier (au détriment du chemin de fer et du cabotage) ajoutée à la venue imminente de l'Expo 67 stimulent la construction de plusieurs autoroutes. La Révolution tranquille est caractérisée par des investissements massifs dans les grandes infrastructures routières alors que le Québec se dote d'un réseau autoroutier moderne.

Au même moment, dans la région de Québec, le chantier du futur pont Frontenac, voisin du pont de Québec, durera quatre ans, de 1967 à 1970. Ce

nouveau pont suspendu de plus d'un kilomètre enjambe le fleuve Saint-Laurent et relie Saint-Nicolas à Sainte-Foy. Cette construction vise à soulager le vieux pont de Québec, constamment surchargé depuis 1960, et qui ne comptait alors qu'une seule voie de circulation dans chaque sens.

1969 : LA SCISSION

En 1969, le ministère des Transports et des Communications se scinde en deux instances : le ministère des Transports, d'une part, et le ministère des Communications d'autre part. Malgré cette division administrative, les deux entités ministérielles qui en émanent restent néanmoins considérables en taille comme en nombre d'employés.

On indique parfois le 12 décembre 1969 comme date de la création du ministère des Transports du Québec. Sans être fausse, cette date correspond plutôt au

moment du changement de nom de ce ministère sous une appellation abrégée. Par la suite, le rôle du ministère des Transports reste pratiquement le même qu'avant la scission : veiller au bon fonctionnement du transport routier au Québec, administrer les lois touchant les véhicules automobiles conformément au Code de la route, et assurer un contrôle des entreprises de transport de voyageurs et/ou de marchandises, incluant le pétrole, le gaz, l'eau, que ce soit par chemin de fer, par avion ou sur les eaux. La transition s'opère doucement et le ministre affecté aux Transports et aux Communications depuis 1966, le député unioniste Fernand Lizotte, reste aux commandes du nouveau ministère des Transports jusqu'au lendemain des élections provinciales d'avril 1970 qui portent les libéraux au pouvoir. Une nouvelle équipe prendra alors le relais.



Construction du pont de l'île d'Orléans en 1933-1934. (Archives du ministère des Transports du Québec).

STATISTIQUES SUR LE TOURISME AMÉRICAIN DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

STATISTICS OF AMERICAN TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Nombre d'automobiles de tourisme qui ont traversé les
lignes à différents endroits de la province, de 1915 à 1925.

Number of touring automobiles which crossed the lines
at different points of the Province, from 1915 to 1925.

Port d'entrée—Entering port	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925 Oct. 10
St-Armand.....	159	215	227	156	240	688	1,020	2,428	4,325	8,614	10,330
Abercorn.....	198	200	154	193	647	2,379	3,303	4,875	8,359	12,656	7,247
Armstrong.....	3	391	648	940	1,700	2,570	2,674	3,247	6,182	7,200	8,760
Hemmingford.....	...	43	59	130	174	305	462	1,168	1,315	1,490	3,640
Standhope.....	351	456	381	377	580	1,072	1,473	2,224	3,091	11,114	21,912
Dundee.....	301	463	710	798	1,275	2,110	3,537	4,016	5,990	7,917	10,325
Rock Island.....	688	1,933	2,132	1,900	3,650	4,416	5,929	38,943	39,179	66,788	44,799
Lacolle.....	1,497	3,020	4,055	3,491	7,668	15,960	18,424	25,963	39,012	41,717	12,006
Noyan Jet.....	12	16	17	14	24	216	340	766	1,105	1,654	4,281
Mansonville.....	224	234	233	169	147	158	171	890	1,645	1,245	575
Trout River.....	...	610	811	1,009	2,110	2,300	4,600	3,280	7,000	14,940	18,800
Beebe Jct.....	...	...	...	...	...	33	24	882	941	1,423	1,388
Highwater.....	...	...	...	...	...	...	...	6,461	8,564	11,258	15,024
Athelstan.....	...	...	...	...	...	...	...	...	649	1,064	938
Lacolle Jct. (Cantic).....	...	...	...	...	...	...	...	...	90	713	28,874
Cummins Mills.....	...	...	...	...	...	...	...	...	2,652	2,700	6,552
Clarenceville.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,515	580
Phillipsburg.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12,490
Routes Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa (highways).....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5,000	39,151
TOTAL.....	3,433	7,581	7,427	9,177	18,105	31,918	41,957	95,163	130,099	199,008	247,672

MINISTERS REPORT—ROADS, 1925

39

Statistiques sur le tourisme américain (par automobile) de 1915 à 1925. (Archives du ministère des Transports du Québec).

APRÈS LA SCISSION, LA FUSION

Un nouveau changement administratif encore plus conséquent survient à peine quelques années plus tard. Le 14 mars 1972, le gouvernement québécois fusionne le ministère des Transports et le ministère de la Voirie, après l'adoption de la Loi organique du ministère des Transports du Québec. Cette opération, officialisée le 1^{er} avril 1973, mettait fin à la référence explicite à la voirie dans le nom d'un ministère québécois. D'ailleurs, le rapport annuel de 1973 émanant du ministère des Transports, intitulé *Les transports en 1973*, parlait alors de « véritable bouleversement » comparativement à l'ancienne Régie des transports existant depuis 1949. Ce changement de nom n'était pas une simple mise à jour, mais représentait une réforme administrative profonde et une forme de démocratisation.



Route 3, Verchères, 1937. (Archives du ministère des Transports du Québec).

Le texte officiel était à la fois percutant et transparent quant aux conséquences immédiates de ce changement. Toujours selon le rapport de 1973 :

« Il s'agissait là d'un véritable bouleversement puisque depuis 1949 l'ancienne Régie des transports procédait par ordonnance, d'une manière abso-

lument autonome et sans que le gouvernement ou le ministère des Transports puissent intervenir. Le rapport de M^e Dussault sur les tribunaux administratifs dénonçait d'ailleurs cette situation selon laquelle des tribunaux faisaient la loi et procédaient eux-mêmes à sa mise en application... La nouvelle loi-cadre des Transports sépare donc plus nettement les pouvoirs réglementaires normatifs du conseil des ministres et les pouvoirs quasi judiciaires décisionnels – mais limités aux normes fixées par le lieutenant-gouverneur – de la nouvelle Commission des Transports ».

Avec une audace inhabituelle dans un rapport annuel émanant d'un ministère, le texte citait deux déclarations de Raymond Mailloux, ministre des Transports, dans lesquelles il admettait (sous la forme d'une boutade) les pouvoirs limités de l'ancien ministère pour revendiquer des pouvoirs accrus de la part des élus : « Le rôle du ministre des Transports, selon l'ancienne Loi de 1954, se limitait quasiment au choix de la couleur des plaques d'immatriculation des véhicules automobiles! »

Désormais, la nouvelle entité ministérielle obtenait un pouvoir accru et un contrôle plus autonome de ses activités. Sa structure se subdivisait dorénavant en quatre directions distinctes : d'abord « l'étude et la planification des différents systèmes de transport », ensuite la « construction et la conservation du réseau routier », troisièmement le « contrôle de l'utilisation des divers systèmes de transport et la promotion de la sécurité », et enfin « les services de soutien administratif », incluant le service de l'expropriation.

Non seulement les pouvoirs de ce nouveau ministère des Transports sont-ils étendus, mais les budgets qui lui sont alloués atteignent un niveau impressionnant. Pour l'année 1973-1974, ce montant dépasse 4 656 900 000 \$, sans compter les transferts fédéraux, municipaux et les différentes sommes provenant des autres ministères du Québec.

LES MINISTÈRES DE LA VOIRIE, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS EN QUELQUES DATES

- 1904 : Une première Loi concernant les automobiles est sanctionnée le 31 mars.
- 1909 : Création d'un service de la voirie au sein du ministère de l'Agriculture.
- 1911 : Adoption de la Loi des bons chemins.
- 1912 : Le 3 avril, le département de la Voirie est constitué par le Bill 16.
- 1912 : Le député Joseph-Édouard Caron devient le premier titulaire du ministère de la Voirie.
- 1923 : En utilisant des pictogrammes, l'ingénieur québécois J.-Omer Martineau promeut la signalisation symbolique sur les routes de la province et fait figure de pionnier.
- 1939 : Une première autostrade relie Laprairie à la frontière de l'État de New York.
- 1952 : Naissance du département des Transports et des Communications.
- 1958 : Une série d'autoroutes à péage est construite progressivement autour de Montréal.
- 1961 : Le nom du département des Transports et des Communications est francisé. Il devient le ministère des Transports et des Communications.
- 1964 : Le 27 novembre, on inaugure le principal tronçon de l'autoroute 20 sur la rive sud, entre Saint-Hilaire et Saint-Nicolas (130 milles).
- 1967 : Inauguration du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine traversant le fleuve Saint-Laurent par l'île Charron, près de Boucherville.
- 1969 : Scission du ministère des Transports et des Communications. Création du ministère des Transports et du ministère des Communications.
- 1972 : L'ancienne Régie des transports du Québec est remplacée par la Commission des transports du Québec.
- 1973 : Le 1^{er} avril, le ministère de la Voirie est intégré au ministère des Transports.
- 1977 : Création de la Régie de l'assurance automobile du Québec.
- 1992 : Adoption de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, s'appuyant sur le concept de développement durable.
- 1995 : Adoption de la Politique sur le vélo.
- 2003 : Entrée en vigueur du virage à droite au feu rouge au Québec, sauf à Montréal.
- 2006 : Adoption de la Politique québécoise du transport collectif.
- 2008 : Le ministère des Transports élabore une stratégie de développement durable.
- 2012 : Célébrations du centenaire du ministère des Transports du Québec.

UNE ÈRE DE MUTATIONS

Les années 1970 furent riches en mutations au ministère des Transports. En 1972, l'ancienne Régie des transports du Québec était remplacée par la Commission des transports du Québec; la Société

des traversiers du Québec devient une entité désormais sous le contrôle du ministre tout en conservant une certaine autonomie et son propre conseil d'administration. La Régie de l'assurance automobile du Québec est créée en



Inauguration du tronçon de 130 miles de Saint-Hilaire à Saint-Nicolas de la route Transcanadienne par le ministre de la Voirie, Bernard Pinard, en 1964. (Archives du ministère des Transports du Québec).

1977 et est supervisée par le ministre en 1980. Cette même année, le ministère des Transports intégrera le Bureau des véhicules automobiles.

Par ailleurs, l'avènement du système métrique survient progressivement sur les routes du Canada à partir de septembre 1977; les distances et les limites de vitesse seront désormais affichées en kilomètres. Dernier vestige de l'ancienne signalisation en milles : encore aujourd'hui, les autoroutes québécoises indiquent presque toujours les sorties à venir à une distance d'environ un kilomètre et demi, puisque les anciens panneaux signalétiques étaient autrefois placés à un mille avant la sortie. Au moment de la conversion au système international, au lieu de déplacer tous les panneaux des distances déjà existants pour les fixer à un kilomètre avant la sortie, ceux-ci sont restés au même

endroit, mais emploient maintenant le système métrique pour indiquer la distance équivalente à un mille.

Cette décision d'adopter le système métrique provient du gouvernement fédéral. Les Québécois s'adaptèrent rapidement à ce système venu d'Europe et déjà en vigueur dans la plupart des pays du monde.

RÉCEMMENT

Au cours des dernières années, le ministère des Transports du Québec a diversifié ses activités et a légiféré dans de nombreux domaines, notamment en créant, en 1995, une Politique sur le vélo conjointement avec la Société de l'assurance automobile. Autre changement important, le ministère des Transports autorise, en 2003, sur les routes du Québec, une politique permettant le virage à droite au feu rouge, imitant ainsi des

provinces comme l'Ontario et plusieurs États des États-Unis. Mais le principal défi du gouvernement québécois en matière de transports demeure l'entretien de ce gigantesque réseau routier, au quotidien et à long terme. Que de chemin parcouru depuis 1912! ■

Yves Laberge est sociologue et membre du Centre de recherche en éducation relative à l'environnement et à l'écocitoyenneté de l'UQAM. Il collabore à *Cap-aux-Diamants* depuis 1994.

Pour en savoir plus :

Roger Bruneau, « Pleins feux sur le ministère des Transports », *Cap-aux-Diamants*, n° 45, printemps 1996, p. 18-21.

Francyne Drouin, Paule Gauthier, et Christine Tourigny, « La Régie des Transports », *Cahiers de Droit*, 8 : 1, 1967, p. 9-36; disponible en ligne à l'URL : <http://www.erudit.org/revue/cd/1967/v8/n1/1004249ar.pdf>

Gouvernement du Québec, *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*. Années consultées : 1923, 1925 et 1929.

Gouvernement du Québec, ministère des Transports. Rapport annuel. 1971, 1972, 1973.

Gouvernement du Québec. « Accueil » in *Transports Québec* (2012), <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil>.

Gouvernement du Québec, ministère des Transports. 100 ans de transports et d'innovations. Site Internet gouvernement du Québec. « 100 ans de transports et d'innovations » in *Transports Québec* (2012), <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/100ans/accueil>.

Ministère des Transports. *L'Équipe. Journal du ministère des Transports*. Québec. Voir surtout les éditions de novembre 1982 et juin 1994. L'édition de novembre 1982 contient un dossier détaillé qui dresse un bilan historique très complet et précis; il sert de source privilégiée pour certaines données de cet article.

Guy Thibault, *L'immatriculation au Québec*. Québec, Les Éditions GID, 2005.

Remerciements

Je tiens à remercier le personnel du Centre de documentation du ministère des Transports du Québec, et particulièrement M. Denis Bécharde et M^{me} Louise Turgeon.