

SUR LA ROUTE

La voirie, fer de lance du développement québécois

Les routes, qu'elles soient de terre ou d'asphalte, sont l'une des trames narratives du développement d'un territoire. Au Québec, ces voies ont été les témoins de notre histoire collective, des premiers villages perchés sur les rives du fleuve Saint-Laurent jusqu'aux vastes projets autoroutiers construits en marge de l'Expo 67. Retour aux sources.

FLORENCE SARA
G. FERRARIS

Le développement du Québec s'est longtemps fait au rythme du fleuve Saint-Laurent, premier grand « boulevard » du territoire. « Pendant de nombreuses années, le Québec a eu l'air d'un long village continu sur la grève, accroché aux berges du large cours d'eau », assure Jean Provencher, historien spécialisé dans les transports. On se rendait du point A au point B en canot, mais rapidement, les premiers chevaux vont arriver et les gens commenceront à demander à ce que des chemins soient construits pour faciliter les déplacements par la terre. »

La construction de la route entre Montréal et Québec, premier chemin interurbain à voir le jour, se met en branle au début du XVIII^e siècle. Bâti le long du fleuve sur plus de 250 kilomètres, il s'agit alors du plus long tronçon en Amérique du Nord. « Ce chantier n'a pas été de tout repos, assure Jean Provencher. Il a fallu s'adapter au territoire, contourner ou enjamber des cours d'eau. Avec les moyens de l'époque, je vous laisse imaginer. »

Encore aujourd'hui, il est possible d'emprunter cette première voie aménagée. Il suffit de prendre la route 132, sur la rive sud du Saint-Laurent, et de longer le fleuve jusqu'à destination. « Il s'agissait du premier Chemin du Roy, mais n'allez pas croire que c'était le seul, insiste l'historien. Les gens confondent souvent les routes patrimoniales d'aujourd'hui avec l'appellation qui portaient toutes les voies bâties sur le territoire à cette époque. »

Le XIX^e siècle est celui des diligences et des chevaux, mais les frais exorbitants associés à la construction des routes mettent un frein au développement interurbain. Pendant plus de 50 ans, les différents paliers gouvernementaux vont se renvoyer la balle, tous refusant d'avoir à leur charge la coûteuse responsabilité de bâtir et d'entretenir la voirie.

À l'aube du XX^e siècle, les voies existantes sont dans un piètre état et nécessitent une réfection complète. Le réseau québécois n'a toutefois rien à envier à celui de ses voisins ontarien et américain, ces derniers ayant, eux aussi, besoin d'une urgente remise à niveau. C'est à cette époque qu'on voit apparaître d'importants lobbys qui feront pression pour que le gouvernement développe un réseau carrossable.

De lait et de vélo

Les producteurs laitiers, qui peinent à effectuer leurs livraisons quotidiennes, seront les premiers à réclamer au Parti libéral de Félix-Gabriel Marchand, alors au pouvoir, une véritable politique routière.

« Le gouvernement sera sensible aux arguments économiques et va acheter ses premières machines pour fabriquer des routes », indique Jean Provencher. Ce sont les municipalités qui devront les utiliser, mais c'est quand même la première vraie intervention gouvernementale sérieuse. Selon l'historien, c'est toutefois les cyclistes, autant ici qu'aux États-Unis, qui réussiront à faire bouger les autorités. « Ça peut paraître étrange aujourd'hui, mais ce sont les cyclistes qui, dès 1900, ont poussé dans le dos de l'État pour avoir de belles routes. Les vélos coûtaient cher à l'époque, on ne voulait pas les briser sur une route en mauvais état. »

Il faudra toutefois attendre l'élection de l'Union nationale de Maurice Duplessis en 1936 pour qu'un véritable changement s'opère. « Les manières de faire de Duplessis étaient loin d'être parfaites, concède Jean Provencher. Mais il a tout de même permis aux régions comme la Gaspésie, l'Abitibi et le Lac-Saint-Jean, pour ne nommer que celles-là, de s'ouvrir sur le reste du Québec. À l'époque, certaines paroisses lointaines étaient fermées, faute de monde. » La construction des routes a donc considérablement réduit leur isolement. « Ça aura pris Duplessis et la démocratisation de l'automobile », assure le spécialiste de l'histoire routière. C'est en effet



Construit dans la foulée des grands travaux mis en branle pour l'Exposition universelle de Montréal, le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine a été achevé en mars 1967.

avec l'arrivée des premiers véhicules motorisés que la construction du réseau routier québécois s'accélère véritablement. Dénrée rare sur les routes au début du siècle — chaque auto valant une petite fortune —, la voiture deviendra, dans l'après-guerre, le symbole de la modernité et la reine de l'Amérique prospère. Ainsi, selon les archives du ministère des Transports, alors qu'à peine 250 voitures sillonnent les routes du Québec en 1907, on en compte plus de 130 000 en 1929 et plus d'un million en 1960.

Âge d'or

Après la Deuxième Guerre mondiale, et jusqu'à l'aube des années 80, le ministère

de la Voirie, l'ancêtre du ministère des Transports actuel, connaît son âge d'or. Les projets routiers se succèdent à la vitesse grand V et quasiment tout le Québec est en chantier. C'est au cours de cette période que les grands projets d'infrastructure se mettent en branle, la cadence s'accroissant avec l'annonce de la tenue, en 1967, de la mouture montréalaise de l'Exposition universelle.

Le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, l'autoroute Décarie et l'imposant échangeur Turcot ne sont que quelques exemples des vastes chantiers qui s'amorcent en prévision de l'Expo 67. « C'est à cette époque

qu'on a parachévé toutes les grandes routes qui menaient à la métropole, précise le spécialiste. Les investissements sont majeurs et les kilomètres s'enfilent. » De novembre 1966 à mars 1967, 259 kilomètres de routes sont achevés dans les environs de Montréal.

« On se rend compte, quand on étudie le réseau routier, que son développement est intrinsèquement lié à l'économie, avance Jean Provencher. C'était entre autres le cas avec les routes du nord qu'on a construites pour aller faire

les barrages ou pour développer les mines. Et c'est pour ça que dans les années 80, tout a ralenti avec la crise économique. On y avait mis tellement d'argent, on l'a délaissé. » C'est ce qui expliquerait en partie l'état actuel des routes.

Ce qu'on voit aujourd'hui, rappelle Jean Provencher, ce sont les grands projets des années 60, ce fameux âge d'or, qui parfois, après plus d'un demi-siècle, sont pas mal moins clinquants.

Le Devoir

1912

Création du ministère de la Voirie. Il compte alors vingt-cinq employés, dont trois ingénieurs et quatre inspecteurs. Il faudra attendre 60 ans pour que le ministère des Transports, tel qu'on le connaît aujourd'hui, soit institué. Au-delà d'un siècle après sa création, le ministère roule aujourd'hui avec plus de 7000 employés.

Source : ministère des Transports

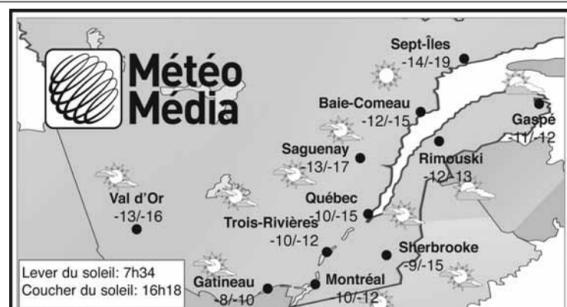
185 000 km

C'est la taille du réseau routier québécois aujourd'hui. À titre de comparaison, on compte 8000 kilomètres de routes au Québec en 1912, lors de la création du ministère de la Voirie.

Source : ministère des Transports

Limites enneigées

Au-delà des contraintes techniques et financières, le développement du réseau routier québécois s'est buté, pendant longtemps, à la rudesse du climat. Froid intense, sol gelé et neige abondante ne sont pas l'apanage du Québec, mais ils ont grandement ralenti les travaux de construction de la voirie. Avant l'arrivée de l'automobile, bon nombre des déplacements se font en traîneau à patins une fois la première bordée de neige au sol. « On enlevait les clôtures, on traversait par les champs, lance avec enthousiasme l'historien Jean Provencher. Il n'y avait aucun obstacle. C'est à cause de la voiture qu'on a commencé à se plaindre de la neige. Nous ne sommes pas dans un pays fait pour rouler pendant l'hiver. Ici, tout est fait pour glisser! »



Canada	Auj.	Demain	Le Monde	Auj.	Demain
Edmonton	Var -13/-17	Sol -11/-20	Londres	Var 13/10	Sol 12/10
Moncton	Nei -7/-15	Nei -10/-12	Los Angeles	Sol 14/6	Sol 15/7
Saint-Jean	Sol -8/-13	Nei -7/-9	Mexico	Var 23/9	Sol 24/10
Toronto	Var -2/-3	Plu 6/1	New York	Var 6/4	Plu 10/8
Vancouver	Var 4/-1	Sol 2/-2	Paris	Var 13/9	Var 12/5
Winnipeg	Sol -15/-16	Sol -13/-16	Tokyo	Var 7/5	Sol 9/3

Montréal	Ce soir	Demain	Mercredi	Judi
Aujourd'hui -10	-12	-5/-6	-4/-6	1/-5
Passages nuageux.	Quelques flocons, pdp 20%.	Plus de 10 cm de neige, pdp 90%.	Plutôt nuageux.	Nuageux avec percées de soleil.
Québec	Ce soir	Demain	Mercredi	Judi
Aujourd'hui -10	-15	-9/-11	-5/-6	0/-9
Passages nuageux.	Ciel variable.	Plus de 10 cm de neige, pdp 90%.	Quelques flocons, pdp 40%.	Quelques flocons, pdp 70%.
Gatineau	Ce soir	Demain	Mercredi	Judi
Aujourd'hui -8	-10	-5/-7	-2/-4	1/-6
Passages nuageux.	Faible neige, pdp 20%.	Plus de 10 cm de neige, pdp 90%.	Plutôt nuageux.	Ciel variable.

Pour que le pique-nique ne tombe pas à l'eau, accédez en tout temps à la météo.

Téléchargez MétéoÉclair sur votre téléphone intelligent.



MOTS CROISÉS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												

HORIZONTALEMENT

- Qui surprennent tout d'un coup.
- Obséder.
- Inflammations - Désir ardent.
- Temps des amours - Ils nourrissent des animaux.
- Neuf - Abréviation médicale - Obtenus.
- Chiens de chasse - Bruit.
- Adore - Détériorent.
- Dieu des navigateurs - Elle coule dans l'arbre - Élément de jeu.
- Le lierre en est une - Capitale de l'Allemagne.
- Petite tache pigmentaire de la peau - Saut.
- Luth à long manche - Émet de la lumière.
- Action criminelle.

VERTICALEMENT

- Fines.
- Déboîté - Elle cacarde.

- Hameau antillais - Contrariante.
- Petit singe - De l'est.
- Provisoirement (Par ...) - Irlande.
- Bien fermées.
- Placée - Virus.
- 52 semaines - Volcan italien - Do.
- Descendant - État de l'Europe balkanique.
- Expédié rapidement - Parties d'un tout.
- Erbium - Génie nordique.
- Ne pas exprimer franchement sa pensée.

1	H	I	P	P	O	P	O	T	A	M	E	S
2	A	V	E	R	S	E	R	A	L	E		
3	L	O	R	I	P	I	E	D	S	N		
4	T	I	E	N	N	E		V	E	T		
5	E	R		C	O	R	T	I	S	O	N	E
6	R	E	V	I	S	E	S		C	A	S	
7	O		O	P		S	T	E	M	N		
8	P	A	L	A	N		I	S	A	T	I	S
9	H	I		L	I	O	N		O	R	M	E
10	I	L	S		G	U	E	R	R	I	E	R
11	L	E	A	D	E	R	S	H	I	P		F
12	E	S	S	O	R	S		O	I	S	E	S

SOLUTION DU DERNIER