

Atteindre la vitesse de libération : la vitesse comme agent de transformation dans la province de Québec (1919-1961)

Étienne Faugier

Cet article entend s'intéresser au concept de la vitesse. Contrairement, à l'historiographie nous précédant – qui s'intéresse à la vitesse dans une perspective « démodalisée » et sur la longue durée – nous nous penchons spécifiquement sur la vitesse automobile. Cette dernière, en se développant, a modifié profondément et singulièrement la société. C'est particulièrement flagrant dans le cas de la Province de Québec. Nous nous sommes restreints à la période 1919-1961 soit dès l'après Première Guerre mondiale amenant les véritables débuts du développement de la vitesse automobile jusqu'à l'aube de la mise en place des grands projets autoroutiers qui engendrent par la suite une nouvelle forme de vitesse (l'ère de la « grande vitesse »).

Lorsque l'écrivain français Georges Duhamel parle de l'automobile, il n'y va pas par quatre chemins et en parle comme d'un objet urbain : « [q]ui fuit la ville en auto retrouve tout de suite la ville » (1930 : 71). C'est aujourd'hui un raccourci accepté et pris par toutes et tous. L'automobile issue de la ville amène à la ville, tout le reste est évacué en un clin d'œil. Derrière cet extrait se cache en surimpression la vitesse. Mais qu'est-ce que la vitesse ? À la manière d'un Saint-Augustin parlant

(In)sécurités

du *temps*, nous obtenons une réponse similaire « Si personne ne me le demande, je le sais : mais que je veuille l'expliquer à la demande, je ne le sais pas ! ». Proposer une telle réponse indique que l'on entend la notion de vitesse dans son terme scientifique (le plus commun) à la manière qu'en donne *Le Petit Larousse* (1993) : la vitesse, c'est le « [r]apport de la distance parcourue au temps mis à la parcourir. » Cette définition est celle qui est généralement acceptée ; toutefois, le terme recouvre différentes interprétations ; par exemple évoquer la vitesse n'est pas la même chose que de parler d'accélération – on sous-entend ainsi les variations de vitesse (Harmut, 2010).

Appréhender et étudier la vitesse n'est pas une chose aisée étant donné son caractère éphémère. Quelques études encadrent la notion de vitesse. C. Studeny (1995) a étudié comment est né et s'est développé le concept de vitesse dans l'imaginaire de la population française depuis le XVIII^e siècle depuis l'essor et l'optimisation des coches et de la poste, en passant par le développement d'une vitesse collective avec le chemin de fer, l'automobile amenant une vitesse individuelle et enfin l'avion. Il prend donc le parti d'analyser l'accélération de la vitesse en France. De la même manière, Jean Ollivro travaille sur les variations de vitesse (en soi, l'accélération) dans les transports et les communications depuis 1850 jusqu'à nos jours. En présentant les différentes vitesses auxquelles a recours l'individu, Ollivro démontre les transformations de la géographie française initiées par les pratiques des individus, les institutions (2000; 2006). Une approche littéraire a aussi été engagée avec deux travaux qui s'intéressent aux mutations produites par l'essor de la vitesse ferroviaire et automobile dans la littérature et plus largement dans l'Art. Pichois définit ainsi la vitesse comme le mouvement amenant à la métamorphose du paysage (Pichois, 1973) (« La Vitesse », 1987).

Dans le cadre de notre étude, nous nous différencions des auteurs précédents. Ces derniers ont choisi d'étudier le concept de vitesse sur la longue durée et à travers le prisme des différents modes de transport. Pour notre part, nous nous restreignons à un type de transport, l'automobilisme (Flonneau, 2010). L'automobilisme est défini par l'auteur comme étant les usages et les pratiques de l'automobile entendue au sens large (automobile, poids lourds, etc.). La vitesse automobile

(In)sécurités

diffère de celles des autres moyens de transport¹ puisqu'elle permet une individualisation des déplacements, des sensations et une augmentation de l'espace qu'il est possible de parcourir² (Davies, 1987 : 118-137). C. Studeny explique que « [l]e charme de l'automobile, c'est de s'affranchir des itinéraires forcés et de l'indicateur. » (1995, p.313). Jean Baudrillard appuie ce point : « [e]lle [l'automobile] ouvre comme une parenthèse absolue à la quotidienneté de tous les autres objets. La matière qu'elle transforme, l'espace-temps, est une matière incomparable à toute autre. Et la synthèse dynamique qu'en donne l'automobile dans la vitesse est, elle aussi, radicalement différente de toute espèce de fonction habituelle ». (1985 : 94).

Nous reprenons à notre compte les thèses de quelques auteurs précédemment citées en les liant autour d'une idée centrale : la vitesse, selon nous, repose sur un système logique et cohérent. Pour pouvoir parcourir une distance en automobile (faire usage de la vitesse), il ne suffit pas de posséder un véhicule puissant. Il faut impérativement prendre en compte certains éléments. En effet, la vitesse doit nécessairement s'articuler autour d'un territoire qui nécessite des aménagements (Ollivro, 2000 ; 2006). Il faut adapter le paysage en établissant une route goudronnée, entretenue et signalisée. En effet, régularité et vitesse sont liées puisque c'est par l'expression (répétitive) de la première (la régularité signifie la maîtrise du système) que la seconde devient possible. La vitesse automobile requiert de l'usager qu'il enrichisse son capital de mobilité (ou motilité) (Kaufmann, 2004). La motilité est l'ensemble des connaissances et des compétences intégré par un individu qui lui permettent de se mouvoir dans la société. Ce capital

¹ Le transport ferroviaire et en coche proposaient une vitesse collective. Le train permettant de parcourir de grande distance en étant restreint dans sa liberté de mouvement par les rails. Le voyage en coche permettant une certaine liberté de déplacement sur un territoire relativement étroit (il fallait passer par des relais pour changer de chevaux. C. Studeny parle pour la bicyclette et l'automobile de « vitesses privées » (1995, p.291).

² F. Marinetti l'avait exprimé haut et fort dans « Le Manifeste du futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909 : « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive... une automobile rugissante qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace ».

peut être économique, culturel, pratique et technique. Pour ressentir la griserie de la vitesse automobile, il faut intégrer, dans une certaine mesure, des normes, des comportements, des pratiques ainsi qu'un imaginaire mis à disposition de manière littéraire – mais pas seulement – : le territoire et la relation que l'on a à celui-ci est repensé (Pichois, 1973 ; Studeny, 1995). Enfin, du fait de l'aménagement du territoire et de la modification de la motilité, des mutations socioéconomiques émergent. La vitesse amène à repenser la coordination et la concurrence des transports, de nouvelles pratiques touristiques voient le jour et de nouveaux débats se font entrevoir. On peut se demander comment la vitesse automobile s'exprime-t-elle dans la province de Québec ? Notre hypothèse est la suivante : la vitesse, prise comme un système de normes et de connaissances nouvellement intégrées, permet de mieux comprendre les transformations et le développement du système routier québécois.

Nous porterons attention à la vitesse comme agent de transformation dans la province de Québec (et plus particulièrement dans les espaces ruraux) entre 1919 et 1961. Plusieurs raisons expliquent cette délimitation chronologique. Si la première automobile au Québec apparaît en 1897, ce n'est pas avant 1919 qu'est mis en place l'enregistrement obligatoire au bureau du Trésorier Provincial des automobiles par l'État provincial, ce qui témoigne de l'importance grandissante de l'automobile au sein de la province de Québec. Par ailleurs, jusqu'à l'après-guerre, l'automobile était peu présente dans la province. Nous avons choisi d'arrêter notre analyse à 1961, car l'État provincial, à ce moment, crée l'Office des autoroutes du Québec par la loi du 25 mai 1961, assurant la consécration de l'automobile comme transport privilégié et introduisant une nouvelle vitesse, de nouvelles mutations socioéconomiques, de nouvelles infrastructures et un nouveau paysage.

Nous procéderons en trois étapes. Nous montrerons d'abord que la vitesse automobile amène une nouvelle structuration de l'espace au travers de la mise en place d'un système routier (la route, son entretien et la signalisation) (Latour, 2009). Puis nous verrons que parallèlement se développe un capital de mobilité propre à la vitesse automobile par le biais de l'essor de littératures automobiles et de la normalisation (Kaufmann, 2004). Enfin, nous nous pencherons sur les bouleversements

socioéconomiques engendrés tels que le tourisme, la concurrence entre les différents modes de transport et les tensions qui ont émergées (Flink, 1970).

1. La vitesse comme structuration de l'espace

« Quand on parle de mobilité accrue, de civilisation de la vitesse, on tend à ne concentrer son attention que sur le mobile qui se déplace et pas du tout sur l'ensemble du système pour lequel le mobile n'est que l'élément final. Or, il n'y a de mobile que parce qu'il existe une infrastructure immobile. Quand la mobilité d'un élément s'accroît, l'*immobilité* des infrastructures (ou, pour parler le langage de l'économie, ses emprises, ses investissements), *s'accroît* d'autant. » (Latour, 2009 : 8). Dans le cadre de la vitesse automobile, il est indispensable de prêter attention aux routes.

1.1. La mise en place d'un réseau routier

Au début du 20^e siècle, le réseau routier au Québec est composé de chemins de terre propices aux déplacements des cochons et des chevaux. Avec l'apparition du vélocipède puis de l'automobile, ces chemins deviennent inadéquats et dangereux : durant l'été, ils sont poussiéreux, tandis qu'à l'hiver et au printemps, ils sont impassables et boueux. Il devient urgent de réformer le réseau routier pour l'adapter au transport motorisé. Au cours de l'année 1907, la province, en pionnière, procède à la pose des premières pierres de l'édifice avec la loi des bons chemins³. En 1914 le département de la voirie, sous la tutelle du département de l'agriculture, devient indépendant et autonome. Il prend désormais le titre de ministère de la voirie.

1.1.1. Entamer une politique automobile (1919-1939)

À l'échelle de la province, l'État s'engage dans une véritable politique automobile. Les pouvoirs publics répondent ainsi à une demande de la population puisque le parc automobile augmente au fil des ans. Le ministère de la voirie expérimente plusieurs techniques telles que le

³ Développer le réseau routier rural par des subventions et des prêts de matériels provinciales à destination des municipalités.

(In)sécurités

macadamisage, le gravelage, l'asphaltage et le goudronnage ; les réfections de routes prennent l'apparence de réparations des surfaces, de remplissage des trous, de raccomodage des ornières, d'une amélioration et d'un redressement des courbes, etc. L'ancien système des ponts et des chemins de péage est progressivement aboli amenant une circulation plus fluide. Dans un premier temps, en 1921, le programme du gouvernement se résume à relier les grandes villes entre elles (BAN, 1921). L'Etat remplace donc le chemin par la route. Une route faite pour les véhicules moteurs.

Progressivement, on voit émerger un plan d'ensemble du réseau routier. Les routes provinciales relient les grands centres urbains entre eux : au nombre de six en 1919 puis 12 en 1921. Elles sont très usitées comme en témoigne la route Edouard VII particulièrement prisée par les touristes américains. Les routes régionales, financées au moyen de la *Loi des grandes routes du Canada* (1919) et dont les travaux sont terminés en 1921 (BAN, 1920), relient les centres principaux aux villes secondaires et les villes secondaires entre elles. Enfin, les deux dernières catégories de route sont celle des chemins municipaux (macadamisés ou gravelés) et les chemins de terre. De la route au sens générique, on passe à un réseau routier organisé et hiérarchisé selon la circulation des usagers sur les routes en question.

À la fin de l'entre-deux-guerres, le Québec « possède un réseau routier long de 61 000 kilomètres, dont 31 750 de chemins gravelés ou couverts d'un revêtement permanent et 29 250 de chemins de terre » (Provencher, 1994). Ce réseau répond d'abord à un impératif économique propre à la province puisqu'il s'agit de resserrer les liaisons ville-campagne plutôt que le réseau national. Par ailleurs, il est aussi orienté vers les États-Unis d'où viennent des touristes motorisés.

1.1.2. L'ère des grands projets (1939-1961)

L'objectif principal du gouvernement québécois est d'uniformiser le développement automobile dans la province. La pérennité au pouvoir de l'Union nationale, entre 1944 et 1960, appuie cette volonté. Antonio Talbot, ministre de la voirie, engage un plan de 15 ans pour améliorer le réseau routier en facilitant l'accès aux grands centres, en les rattachant aux régions rurales éloignées (Gaspésie, Saguenay-Lac-Saint-Jean, etc.)

(In)sécurités

et en favorisant les relations avec les provinces voisines (Ontario, Nouveau-Brunswick) et les Etats-Unis (Provencher, 1994). Par exemple, dès 1941 on construit la voie Sir-Wilfrid-Laurier entre Québec, Montréal et l'Etat de New-York. Puis, dès 1948 le boulevard Talbot, reliant Québec au Saguenay-Lac-Saint-Jean, (route du Parc des Laurentides) est engagé. Il s'agit du « plus grand chantier routier jamais entrepris au Québec ». Après 1939, on perçoit donc un basculement dans la politique automobile québécoise. Désormais, on pense les projets sur une longue durée et à diverses échelles (intra-provinciale, nationale et internationale). L'investissement financier est proportionnel à la taille des projets.

Jean Provencher souligne qu'entre 1941 et 1961, « le budget consacré à la voirie était passé de 21 millions à 150 millions de dollars, alors que le réseau routier provincial s'allongeait de 16 000 kilomètres à 57 000. Cependant, le parc des véhicules moteurs, lui, passait, au cours de la même période, de 225 000 à 1 200 000 unités. Le gouvernement du Québec doit donc fournir un effort additionnel pour l'amélioration du réseau routier » (Provencher, 1994). Il apparaît évident pour la société que le développement du Québec passe par le développement du réseau routier.

Cet effort se matérialise en arrière-plan à la toute fin des années 1950 avec l'apparition d'une nouvelle vitesse. Le projet de l'autoroute transcanadienne, évoqué dès les années 1930, est remis sur voie à la fin des années 1950 avec la création de l'office de l'autoroute Montréal-Laurentides en 1957. Les travaux réels commencent concrètement au début de l'année 1960. A partir de 1961, l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides devient l'office des autoroutes du Québec. L'automobile est devenue la reine des transports dans la société québécoise. Cette suprématie est par ailleurs visible avec une nouvelle conception de la vitesse qui affleure : l'ère de la grande vitesse avec les autoroutes.

En effectuant la transformation des chemins, l'homme « *signe* [...] la terre » comme l'évoque Léon-Paul Fargue ; il y appose son empreinte, sa *signature* (1999, p.23). Un réseau routier viable et entretenu amène à la bonne circulation de l'automobile. Le conducteur peut être régulier dans ses déplacements – on se rapproche donc de la possibilité de faire usage

(In)sécurités

de la vitesse (au sens de célérité). Si modifier la route (tracé, revêtement) est fondamental pour encourager et accroître l'automobilisme, cela reste insuffisant. Marc Desportes indique que chaque moyen de transport s'intègre dans un paysage qui lui est propre. La route n'est donc pas la seule à être modifiée, ses abords le sont aussi (2005).

1.2. Adapter le réseau routier: un paysage en trois dimensions

1.2.1. Remodeler les abords de la route (1919-1928)

Parallèlement aux travaux spécifiques à la route, le ministère de la voirie réaménage, à partir de 1923, les abords de la route (ou *roadside*). Cela passe par deux actions : la mise en place de signes et de signaux routiers (bornes municipales et milliaires, enseignes symboliques) et la plantation d'arbres.

L'élaboration de la signalisation routière comprend plusieurs étapes qui se superposent et s'entrecroisent. Une des premières mesures entreprise est la délimitation de la route. Pour cela, l'administration met en place des poteaux blanchis sur les routes régionales et provinciales. Cette signalisation permet d'appuyer la distinction entre les grandes routes et les chemins locaux améliorés. Dans la même ligne de conduite, on adjoint aux routes des numéros en 1926-1927. Ainsi : « le numéro 1 désigna la route Montréal-Sherbrooke, le numéro 2 la route Montréal-Québec, le numéro 5 la route Beauce-Jonction-Sherbrooke, et ainsi de suite [...]. Les numéros indicateurs de routes sont imprimés sur fond blanc et encadrés du contour de la feuille d'érable » (BANQ, 1926 : 22).

Petit à petit, d'autres indications apparaissent aux abords des routes pour guider les automobilistes. La présence de texte dans la signalisation routière décroît. Les panneaux de signalisation s'illustrent de signes dorénavant. Cela permet « d'indiquer de façon graphique la nature exacte du danger [...] de combiner dans une certaine mesure les indications de danger et les indications de direction [...] de rendre les signaux compréhensibles à première vue [...] » (BANQ, 1924 : 20). Le nombre de signes illustrés s'accroît progressivement : en 1923, il y en avait une dizaine ; en 1925, on en dénombre 24. La multiplication des panneaux et des signes indique le caractère complexe auquel sont assujettis les usagers de la route. Ils constituent des points de contact rappelant au

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

conducteur sa localisation, la direction dans laquelle il se dirige et les dangers à venir.

L'apparition des panneaux de signalisation amène à une renégociation de la société. Les lieux nécessitant des panneaux de signalisation entrent en concurrence directe avec les réclames et les enseignes commerciales. Le gouvernement retire progressivement les panneaux commerciaux là où ils sont susceptibles d'être la source de confusion et d'accident. Il y a donc une restructuration profonde de l'espace environnant les routes.

Avec ces nouvelles structures aux abords des routes, le gouvernement québécois s'engage dans la plantation d'arbres d'ornement sur les grandes routes. Cette mesure répond à deux attentes : embellir les routes québécoises et sécuriser la circulation automobile.

L'embellissement des routes est visible par l'investissement du ministère de la voirie dans ce projet⁴. Ce travail est pris très au sérieux puisque l'on « prévoit la plantation d'ormes, d'érables à sucre, d'érables rouges, de chênes, de noyers, de frênes, de hêtres, de tilleuls, de marronniers, de cormiers, de pins de mélèzes et de thuyas, suivant la région. Ces arbres, dits permanents, sont plantés à tous les soixante pieds. En attendant leur croissance complète, nous faisons planter entre chacun d'eux des arbres non permanents qui sont ou le peuplier, ou l'érable blanc ou le bouleau. » (BANQ, 1924 : 22) Cette énumération indique la volonté de la part du ministère de la voirie d'insérer la notion d'esthétique du paysage dans la société québécoise. Désormais, les bords de route répondent à des réglementations, à une organisation rationnelle de l'espace.

Planter des arbres le long des routes se révèle utile à plusieurs niveaux (Bougery et Castaner, 1988). Tout d'abord, la route est délimitée de façon bien visible, ce qui permet d'éviter les sorties de route. Ensuite, ils contribuent à garder les routes relativement sèches. Enfin, les automobilistes ne sont pas éblouis lorsqu'ils conduisent.

⁴ Au total, en 1923, le ministère de la voirie a planté plus de 5 000 arbres ; puis en 1924 environ 16 400 arbres dont 70% sur la route Montréal-Québec ; en 1925, un peu plus de 15 000 ; en 1926, environ 17 400 ; en 1927, 66 000.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

La route se voit progressivement équipée d'indications et d'un cadre défini à destination de l'automobiliste. Le paysage, esthétisé, est progressivement restructuré par la vitesse automobile.

1.2.1. Passer d'un réseau routier à un système routier (1928-1961)

La période de la fin des années 1920 au début des années 1960 voit la concrétisation du réseau routier en système routier. De nombreuses mesures sont prises asseyant la vitesse automobile au sein de la société québécoise.

Ces mesures sont appuyées par des lois, rendant officielles et légitimes les actions engagées par le ministère de la voirie. Deux lois sont appliquées en 1928 et en 1929⁵. Une d'entre elle entend permettre la suppression des passages à niveau qui constituent un haut lieu de danger pour les usagers de la route (BANQ, 1930-1929 : 42)⁶. Entre 1928 et 1940, l'État provincial fait ainsi enlever 110 passages à niveau (BANQ, 1954 : 262). Cette mesure indique la prédominance du réseau routier sur le réseau ferroviaire – point sur lequel nous nous attardons plus bas.

L'autre autorise de modifier les abords des routes si la nécessité l'implique. Plusieurs actions sont entreprises à ce sujet : la pose de signalisation et d'arbre additionnelle et la fermeté en ce qui concerne la signalisation (officielle et privée) sur le bord des routes.

La signalisation continue de se diversifier et de se hiérarchiser⁷. En 1929, un nouveau type de panneau routier apparaît : le panneau géographique qui « a pour but de renseigner le touriste sur les différents accidents ou sur les particularités géographiques avoisinant les routes. Ces panneaux

⁵ Loi modifiant la loi de la voirie, 15 mars 1928, (18 George V, 1928, chap.35, s46 a, b,c), p.118 ; Loi modifiant la loi de la voirie, 4 avril 1929 (19 George V, 1929, chap.32, a.1, 46d).

⁶ « La suppression d'un passage à niveau peut être totale soit par l'établissement d'un passage au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée, soit par le déplacement de la route ou du chemin de fer. La suppression peut être partiellement par détournement du chemin ».

⁷ En 1932, le département installe aux différents croisements un panneau « arrêt » obligeant les automobilistes à marquer un temps d'arrêt à ces bifurcations ; le nombre de différents types de panneaux est rendu à 33.

(In)sécurité

indiquent, selon le cas, le nom des lacs, des rivières, des anses, des caps, des montagnes, des pointes, des îles, etc. » (BANQ, 1930-1929 : 84-85). Cette démarche souligne la priorité donnée au tourisme automobile qui tend à valoriser ses richesses, ses atouts, son patrimoine. La signalisation franchit un cap puisqu'il ne s'agit pas seulement d'avertir et d'orienter les automobilistes, mais aussi de les informer sur l'espace qui les entoure. Avec la loi de 1933, les panneaux (affiches électorales, affiches pour des manifestations religieuses ou patriotiques ; affiches agricoles, inscriptions dans les cimetières, etc.) qui ne concernent en rien la sécurité routière et qui sont installés par une autre institution que le département de la voirie sont soumis à une réglementation draconienne (BANQ, 1934-1933 : 82-88)⁸. Le rapport du ministère de la voirie pour l'année 1942 indique que « l'on a réussi à faire disparaître de 85 à 90 pour cent des affiches commerciales dont on déplorait la présence [...] notamment sur les routes Montréal-Québec, Montréal-Ste-Agathe-des-monts, l'île d'Orléans, Montréal-Philipsburg, Montréal-Sherbrooke » (BANQ, 1942 : 74).

Les actions engagées pour embellir les routes continuent : en 1928, 40 000 arbres sont plantés, puis en 1930, 21 000 (BANQ, 1930-1929 : 187-188). Le gouvernement valide la *Loi de protection des arbres* qui a pour objectif de protéger la faune présente aux abords des routes de la déforestation. Pour encourager les gens à embellir les bords de route, le département de la voirie lance dès 1929 des concours d'embellissement qui « ont trait à la culture des fleurs, au soin des parterres et des jardins, et, en général, à la propreté et à tout ce qui peut contribuer au bon coup d'œil » (BANQ, 1930-1929 : 90).

D'un réseau routier, on est passé à un système routier. Cela signifie qu'une hiérarchie a été élaborée : certains signes sont uniquement présents sur certaines routes et à certains endroits. Ces indications sont destinées prioritairement aux automobilistes au sens large. La mise en place de la signalisation routière répond à des normes législatives. Les bords de route deviennent codifiés et réglementés de manière très précise. Il y a donc une complexification de l'espace de la voirie qui

⁸ Le gouvernement fait attention à la taille de l'affiche, la distance vis-à-vis de la route et sa proximité avec les panneaux de signalisation routière.

(In)sécurités

devient un espace normé. On rejoint ici la notion de « paysage mental⁹ » développé par M. Desportes (2005 : 8). Le remodellement de la route et de ses abords amène une nouvelle perception du paysage routier : le champ de vision depuis l'automobile prend en compte la signalisation, les arbres plantés et toutes indications destinées au conducteur (Mauch et Zeller, 2008). Il est intéressant de voir qu'après avoir modifié la route et ses abords, l'État en vient à prendre des mesures que l'on peut qualifier de patrimoniales. Il semblerait que le paysage routier soit considéré comme une richesse qu'il faut cultiver.

Un nouveau paysage issu de l'automobile est aménagé sur le territoire québécois. Ce dernier obéit à des règles précises : il y a donc l'élaboration d'une esthétique du paysage. La vitesse s'épanouit avec l'élaboration du système routier car ce dernier souscrit à une circulation rapide et sécurisée. Toutefois, la vitesse automobile est ralentie par le climat spécifique à la province qui oblige les automobilistes à remettre leur véhicule pour une durée de trois à quatre mois. À partir de 1928-1929, le gouvernement développe un programme d'entretien des chemins d'hiver pour surmonter cette difficulté.

1.3. L'entretien des chemins d'hiver

Une des particularités de la Province de Québec est son climat hivernal rude. L'essor de l'automobile amène le gouvernement à imaginer de nouvelles solutions pour permettre à ce type de transport de circuler.

1.3.1. Un lent processus (1928-1934)

En 1928, « à titre d'essai, le département a ouvert et entretenu pour la circulation des automobilistes certains chemins dans les banlieues de Québec et de Montréal » (BANQ, 1930-1929 : 10). Les chasse-neiges et les tracteurs ont permis, du 5 décembre 1928 au 22 mars 1929 (entre 8 heures du matin et 23 heures), la circulation de plus de 500 000 véhicules motorisés et 600 000 tractions à cheval. Ces chiffres démontrent donc une aspiration forte à la mobilité. Il s'agit principalement de déplacement

⁹ Selon l'auteur, chaque mode de transport impose à son usager des « façons de faire, de sentir, de se repérer ».

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

économique (activités professionnelles) entre la ville et les campagnes environnantes (Québec et sa région et Montréal et sa région).

On voit dès lors apparaître, en 1929, le premier programme d'entretien d'hiver des chemins organisé par le ministère de la voirie en coopération avec les municipalités qui le souhaitent (contribution). Le Québec devient ainsi la première province canadienne à entretenir des chemins en hiver. Le désir d'automobilité (et de vitesse) qui a amené à la naissance de l'entretien des routes.

L'entretien des chemins d'hiver est progressivement étendu dans la province de Québec¹⁰ dans une toute autre optique. Autour de Montréal, on déneige en direction de la province d'Ontario (route Montréal-Toronto), vers les Etats-Unis (route Laprairie et Trout River) et les Laurentides. Dans la région de Québec, on peut circuler au nord jusqu'au Lac Saint-Charles et à Montmorency, au sud jusqu'à L'Assomption, à l'est en direction de Breakeyville. Ce que l'on recherche, c'est l'accroissement à la fois de la mobilité des Québécois, des Ontariens et des Américains en développant le tourisme d'hiver.

1.3.2. Une extension progressive de l'entretien des chemins d'hiver (1934-1957)

Dans les années 1930, le gouvernement se pose la question de l'élargissement à toutes les routes de la province de l'entretien des chemins d'hiver. Toutefois les problèmes principaux restent le coût de l'entretien et la question de la machinerie. À partir de 1940-41 (BANQ, 1942 : 72), le ministère de la voirie a décidé de se contenter de l'entretien des chemins d'hiver et de ne plus les étendre. Il offre cependant d'aider financièrement les municipalités et les organismes qui désirent entretenir les chemins d'hiver. L'extension des chemins d'hiver se poursuit à Trois-Rivières, Sherbrooke et Hull. L'entretien d'hiver est donc un thème rassemblant divers acteurs réunis dans le même objectif : l'essor économique de la province.

¹⁰ En 1930-31, la surface entretenue a plus que doublé par rapport à 1929-1930 : on déneige 630 km.

(In)sécurités

À partir de 1950-51, le ministère de la voirie assume le déneigement et l'entretien des chemins d'hiver sur les routes les plus importantes. L'entretien des chemins d'hiver s'intensifie continuellement dans les principales villes et régions économiques et semble complet en 1957. Les régions telles que la Gaspésie, l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay, et d'autres sont désormais accessibles toute l'année à la circulation automobile.

Du fait des spécificités de son climat, la Province innove pour passer outre l'hiver rigoureux et permettre à la vitesse automobile de s'exprimer. La vitesse ouvre le territoire puisque l'on passe dans les années 1920-1930 d'une mobilité régionale (une ville et son territoire) à une mobilité nord-américaine.

Avec l'essor de l'automobile, le paysage québécois est altéré profondément : la route bien entendu, mais aussi ses abords et éventuellement le décor qui apparaît dans le champ de vision de l'utilisateur de la route (les pancartes publicitaires s'éloignent de la route, mais gagnent en dimension et en visibilité). « Vitesse et territoire sont manifestement dans un rapport consubstantiel » (J.-M. Offner, 1997 : 75). Ces mutations s'accompagnent parallèlement, comme l'évoque V. Kaufmann, de nouveaux éléments constituant le capital de mobilité¹¹ (ou *motilité*) de l'automobiliste (2004). La vitesse automobile amène les conducteurs à intégrer un ensemble de connaissances (théoriques et pratiques) indispensables à leur mobilité. Ces connaissances sont valorisées par divers acteurs aussi bien publics que privés.

2. La vitesse automobile comme capital de mobilité

Baudry de Saunier, automobiliste français de renom et auteur de plusieurs ouvrages sur l'automobile disait : « tout le monde peut conduire, mais bien conduire est un art » (de Saunier, 1937). L'apprentissage de cet « art » passe en grande partie par les clubs

¹¹ La motilité est l'ensemble des connaissances et des compétences intégré par un individu et qui lui permettent de se mouvoir dans la société. Ce capital peut être économique (il faut de l'argent pour voyager), culturel, pratique (il faut apprendre à prendre le train, à prendre l'avion) et technique (il faut des connaissances pour conduire une automobile).

(In)sécurités

automobiles qui diffusent l'automobilisme (Flonneau, 2008). Plusieurs clubs se sont formés dans la province au début du 20^{ème} siècle. Nous ne nous intéresserons qu'au Quebec Automobile Club (Québec) car, contrairement à l'Automobile Club of Canada (Montréal), ces démarches influencent aussi bien la ville de Québec que la région environnante. Le 9 août 1912, lors d'une réunion des propriétaires d'automobiles de Québec dans la salle du Recorder de l'Hôtel de Ville est créé le Quebec Automobile Club (QAC) sous la direction de Frank Carrel.

2.1. *Le Quebec Automobile Club comme cheville-ouvrière de la vitesse*

2.1.1. Un des buts du club : Accroître la motilité de ses membres

Une des raisons d'être du club est de développer et d'encourager l'automobilisme : ce faisant, les membres du club acquièrent progressivement un capital de mobilité. Ce dernier se présente sous plusieurs formes.

La première étape consiste à les accueillir dans les locaux du club. Pour diverses raisons, ceux-ci sont amenés à se déplacer dans la Cité de Québec. Dès 1921 au 229 rue St-Joseph, Edifice « Quebec Railway ». En 1932, le club déménage dans des locaux plus spacieux au 1^{er} étage, au coin de la Fabrique et Chauveau. En 1949, le club fait l'achat de l'édifice Carrel, avenue Chauveau pour installer ses nouveaux bureaux. En 1961, le siège officiel du club automobile Québec déménage dans la nouvelle bâtisse de la Compagnie d'Assurance du CAQ sur le chemin Saint-Louis. Les automobilistes membres peuvent ainsi profiter de la bibliothèque du Club, d'un espace pour se rencontrer, pour s'informer, pour y suivre des conférences, etc.

Adhérer et payer son inscription au QAC permet d'acquérir la revue du club dans laquelle est condensée une foule d'informations sur le réseau routier, la législation, des détails techniques sur les véhicules moteurs, etc.¹² La revue constitue aussi un moyen permettant de communiquer entre les membres du club. C'est dans cette suite qu'est publié le *Quebec*

¹² La revue s'intitule *Motor Magazine* dès 1916 ; en 1927, elle devient *Service* ; en 1939, elle prend le titre *Autoclub*. Le magazine du QAC, publié en anglais et en Français, apparaît dès 1916 et court jusque dans les années 1960.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

Automobile Directory en 1919 qui consiste en un répertoire des automobilistes affiliés au Club.

À partir de 1948 le club effectue des démarches pour établir une compagnie d'assurance¹³ : elle se nomme « La compagnie d'assurance du club automobile de Québec ». Il s'agit d'une stratégie intéressante, car une grande partie des associations automobiles périclitent dès lors que l'automobile a atteint les masses : l'État a pris en charge le réseau routier, la législation, l'apprentissage de la conduite, etc. Les prérogatives originelles des clubs font doublons ; par contre, la voie de l'assurance automobile est prometteuse puisque l'assurance automobile est rendue obligatoire pour les conducteurs. La compagnie assure les membres en cas d'accident d'automobile¹⁴. L'association a trouvé un crédo prometteur puisque le nombre d'abonnés s'est accru rapidement et les bénéfices ont conséquemment suivi¹⁵. Cela s'explique principalement par la hausse des accidents sur le réseau routier, par l'accroissement du parc automobile au Québec, les conditions de circulation et la méconnaissance des usagers à l'égard des normes établies en matière de transport. Dès 1952-1953, le club délaisse les autres activités pour se concentrer sur l'assurance automobile – c'est assez visible dans la revue du club qui devient progressivement plus technique. Le but étant de responsabiliser ses automobilistes.

Le club est né pour aider ses membres. Il s'y attèle par divers biais (conseils, brochures, revues, etc.). En surimpression, on voit évoluer la pratique de l'automobilisme qui tend à se complexifier (essor de la responsabilisation) amenant un consensus permettant à la circulation

¹³ La revue traite de la question de l'assurance automobile depuis les débuts de sa publication, mais ce n'est qu'avec la maturation du réseau routier et l'élargissement du parc automobile que la décision de fonder une compagnie d'assurance intervient au sein du club.

¹⁴ Par exemple, les nouveaux membres qui ont souscrit à cette assurance au 1^{er} mai 1948 ont droit à des indemnités telles que la perte de vie \$1650, la perte de la vue des deux yeux \$1630, la perte de la vue d'un œil \$500.

¹⁵ Archives du CAA Québec, « Notre compagnie d'Assurance... va de l'avant », *Autoclub*, septembre 1948, p.2 « Grâce à la collaboration effective d'un certain nombre d'abonnés du Club, la Cie d'Assurance du Club Automobile de Québec a, à date, émis 958 polices d'automobiles. Elle a encaissé \$80,000.00 de primes et, jusqu'à date, payé des réclamations pour moins de \$3,000.00. ».

(In)sécurités

automobile de se faire de manière sécuritaire. Toutefois, son but dépasse de loin cela. Il est d'encourager l'automobilisme.

2.2 *Un but plus large : promouvoir l'automobilisme*

Le club participe à la popularisation de l'automobile comme objet de transport moderne. Une des premières initiatives prise par le QAC est la mise en place de la promenade des orphelins, dès 1913, qui se poursuivra tout au long de la période étudiée. Cette résolution, empruntée aux clubs automobiles américains (Flink, 1970, p.66), a pour but de démontrer les bienfaits de l'automobile à la société québécoise. Dans cette ligne directrice, le QAC s'implique dans le transport des garde-malades et des médicaments lors de l'épidémie de grippe espagnole de 1918-1919. Avec la fin de la Première Guerre mondiale, le club participe aux célébrations de paix en promenant les soldats en automobile. Le club organise le Salon d'Auto de 1925 (CAA, 1925), de 1929 (CAA, 1929), qui participe à la mise en scène de l'automobile. Ces multiples activités ont pour objectif unique de démontrer l'utilité réelle de l'automobile dans la société québécoise et d'encourager son usage.

Parallèlement, le QAC a publié divers ouvrages destinés à ses membres bien sûr mais aussi aux automobilistes plus largement. En 1920 ont été publiés plusieurs livrets regroupant les lois et les règlements du club et des guides touristiques destinés à tous tels que le *Quebec Guide Book for Motorist* (1922), *Motoring in the Province of Quebec* (1932), *Le Guide de la Route* (plusieurs éditions, 1946). Ces ouvrages ont pour but de renseigner les automobilistes sur l'état des routes, la signalisation, la législation (à la fois provinciale, américaine et ontarienne), les loisirs récréatifs possibles dans la province, etc. Cette littérature permet donc aux automobilistes de se familiariser avec le monde automobile, d'en intégrer les tenants et les aboutissants.

Le club organise des activités destinées à sensibiliser le grand public à la sécurité routière, aux accidents et à la conduite automobile. En 1923, une semaine spéciale est consacrée à la prévention des accidents dans la ville de Québec¹⁶. En 1930, il prend la décision d'offrir des cours de premiers

¹⁶ Cette activité est reconduite en 1925, mais étendue au mois de novembre où le club, entre autres choses, distribue des circulaires aux automobilistes.

(In)sécurités

soins de manière à éduquer la population en situation d'accident. Si l'idée date des débuts du club, la mise en pratique de cours de conduite est organisée à Québec en 1948, et pour les années suivantes¹⁷ (CAA, 1950), où le club dispense un cours théorique puis pratique dans le but de réduire la mortalité routière et d'obtenir une meilleure circulation. En 1957, il a ouvert 4 écoles permanentes (Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi et Sherbrooke) en plus de donner des cours en régions : cela témoigne de l'ampleur du phénomène automobile et de l'influence accrue du QAC, celle-ci allant bien au-delà de la région de Québec.

Le club automobile de Québec transmet beaucoup d'éléments (factuel, technique, économique, culturel, etc.) alimentant le capital de mobilité des automobilistes. On peut distinguer deux lignes directrices dans les opérations du club. La première tend à informer les automobilistes et usagers de la route. La deuxième entend prévenir le public à propos de points sensibles que l'automobile charrie avec elle (notamment les accidents). A travers cette littérature automobile, on perçoit une complexification du monde automobile – conséquence de l'automobile devenant un objet de consommation de masse – et une hausse des inégalités en termes de savoir face à la mobilité (les membres sont privilégiés comparativement aux automobilistes). Le capital de mobilité s'accroît parallèlement à l'accroissement de l'automobilisation. On rejoint ici l'idée développée par Stephen Davies selon laquelle si au départ l'automobile était un symbole de liberté, elle a rapidement été enchaînée par un système qui, de fait, a permis son usage à grande échelle (1989). L'automobiliste doit donc nécessairement assimiler ce capital s'il souhaite rouler. Cela se confirme par la multitude de normes élaborées par l'État.

2.3. L'établissement d'une normalisation des déplacements

L'automobilisme, dès sa diffusion, conduit à une modification de la législation en matière de mobilité et de sécurité. L'État provincial intervient de manière législative dès 1904 avec plusieurs bills

¹⁷ 1180 personnes ont suivi le cours de l'école de conduite ; les cours sont étendus à d'autres villes notamment Chicoutimi et Dolbeau dans les années 1950 (13 septembre 1951) ; 1^{er} mars 1954, 62 cours pour 3,314 personnes ; 17 septembre 1959 : 1145 personnes ont suivi le cours depuis janvier 1959.

(In)sécurités

(immatriculation, normes du véhicule) qui circonscrivent les déplacements et la vitesse de l'automobile tout en laissant le cheval maître de la route.

Avec l'essor de l'automobilisme, la législation doit constamment évoluer pour répondre aux problèmes que les usagers rencontrent sur les routes.

2.3.1. La législation automobile

Si les lois traitant de l'automobile étaient relativement simples jusqu'en 1919, elles deviennent progressivement plus complexes et plus riches du fait de la mobilité de la société québécoise.

Le 15 mars 1924 est sanctionnée la Loi concernant les véhicules automobiles. Le terme de véhicule automobile est très lâche puisqu'il recouvre les « véhicules de promenade », les « véhicules de ferme » et les « véhicules de service ». Les véhicules doivent être équipés de plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière du véhicule, de « deux lanternes à feu blanc à l'avant et d'une lanterne à feu rouge à l'arrière » (Loi concernant les véhicules automobiles, 1924 : 103), d'appareils sonores, de freins, d'une charge spécifique (selon le véhicule) et de fermeture. Une première difficulté peut être évoquée : rassembler différents usages de l'automobile sous une seule norme – ce qui oblige à une grande généralisation dans l'écriture des lois et de fait un certain manque de précision.

Si les règles concernant le véhicule en lui-même évoluent peu, la législation concernant la circulation est soumise à de nombreux changements. La législation devient progressivement de plus en plus complexe alors qu'elle est pensée à la base pour faciliter la circulation. On régleme le lieu où doit être situé le véhicule sur la chaussée, les codes de conduite qu'il faut appliquer lorsque l'on arrive à un croisement, lorsque l'on dépasse ou que l'on est dépassé, les manières d'aborder les autres usagers de la route, ce que l'on doit faire lorsque l'on rencontre un officier ou la police des chemins publics, etc. Ces comportements doivent changer selon que l'on est en ville ou bien sur les routes de campagne. Pour pouvoir se griser de la vitesse, le conducteur est dans l'obligation d'intégrer ces instructions. Ce faisant, il accumule de la motilité.

(In)sécurités

La responsabilisation du conducteur est progressivement soulevée, notamment lorsqu'il s'agit de véhicule de transport en commun. Ainsi le chauffeur d'autobus doit être âgé de 21 ans, être habilité à conduire un autobus (permis), « être sobre d'habitude », « s'abstenir de fumer durant le trajet », ne pas conduire durant plusieurs centaines de kilomètres en une journée, ne pas engager de discussions avec les passagers, refuser certaines personnes qui pourraient mettre en danger l'autobus (personne saoule), etc. Cette responsabilisation est aussi requise pour tout conducteur de véhicule-moteur : la question de l'ivresse au volant va progressivement prendre de l'ampleur, notamment en ce qui concerne les punitions que peuvent encourir les conducteurs ivres (BAN, 1921 : 557-58). Il demeure que la définition de l'ivresse pose problème. Si la vitesse permet de supprimer la distance et le temps, elle nécessite la responsabilisation de chacun. C'est une règle inaltérable qui s'inscrit dans le capital de mobilité de chacun des usagers de la route.

Un élément intéressant de la réglementation, c'est la difficulté qu'éprouvent les législateurs – mais pas uniquement eux – à évaluer la vitesse. Cela donne donc des textes gouvernementaux difficiles à comprendre : « Un véhicule automobile ne peut être conduit sur un chemin public à une vitesse plus grande qu'il n'est raisonnable, eu égard à la largeur de, et au trafic sur ce chemin public, ni de manière à détériorer ce chemin public, ni de manière à mettre en péril la vie ou la sécurité de qui que ce soit, ou à menacer la sûreté de quelque propriété » (Loi concernant les véhicules automobiles, 1924 : 109). À la lecture de cet extrait, il apparaît que la vitesse serait un déplacement à une certaine allure que l'automobiliste est en charge d'évaluer lui-même ; la vitesse serait donc multiple et subjective puisqu'une question d'opinion.

Les lois et amendements témoignent de la construction d'une législation automobile de plus en plus complexe. Cette complexité est proportionnelle aux divers usagers sur la voie et aux différentes situations que l'usage est susceptible de rencontrer. La vitesse automobile amène donc ses usagers à intégrer une foule de connaissances pratiques et théoriques indispensables à son utilisation (Studeny, 1995 : 315-326). La construction du capital de mobilité est aussi visible à travers les débats de l'Assemblée nationale qui soulignent les points saillants de l'automobilisme.

2.3.2. Les débats reconstitués : quelques points sensibles de l'automobile

Si les normes législatives ayant trait à l'automobile sont particulièrement précises et pointues, elles ne mettent pas en évidence les points sensibles soulevés par l'automobilisme. Plusieurs points saillants apparaissent dans les débats législatifs de l'Assemblée nationale présentant les tensions suscitées par l'automobile. On assiste ici à la formation du capital de mobilité automobile pour lui-même et face aux précédents capitaux de mobilité (équestre et ferroviaire).

De nombreux sujets sont abordés lors des débats de l'Assemblée. Néanmoins, un thème demeure fondamental : la circulation. Cette thématique est développée de diverses manières. On peut citer le cas de l'éclairage des véhicules hippomobiles qui sous-tend la question de la fluidité de la circulation. En effet, le souhait des automobilistes de voir les véhicules hippomobiles s'équiper de lanternes a pour finalité d'accroître la fluidité de la circulation en réduisant les accidents par la notification visuelle des usagers de la route. Ce débat fait rejaillir l'opposition ville-campagne où il semblerait que le port de l'éclairage ne soit pas nécessaire, avec l'exemple de Montréal (BAN 1929 ; BANQ 1931-1932 ; BAN 1932) : le port du réflecteur serait donc laissé au soin des municipalités qui seraient libres d'imposer ou non ce dernier. Toutefois cela pose des problèmes lorsque les véhicules hippomobiles circulent entre les différentes municipalités. Le parti de l'opposition suppose que si la loi est validée, les automobilistes iront plus vite et causeront plus d'accidents dans la mesure où les véhicules à traction seront signalisés.

La question des limitations de vitesse se trouve valorisée avec le débat précédent. Deux difficultés sont à la base de ces discussions. La première réside dans la difficulté à définir les limitations de vitesse dans la Province. La difficulté est d'unifier la limitation de vitesse d'un subtil équilibre permettant aux automobiles d'être rapides sans endommager trop rapidement le réseau routier. La seconde se situe dans un cadre plus large. Il s'agit de limiter la vitesse permise dans la Province québécoise vis-à-vis des autres provinces et plus largement face aux États-Unis.

(In)sécurités

Pour permettre à la vitesse automobile d'avoir cours, des modifications doivent être entreprises. Toutefois, ces modifications ne vont pas sans débat musclé. L'essor de l'entretien des chemins d'hiver a suscité quelques différends puisque certains expriment leur opposition à ce programme dans la mesure où il ne semble pas être dans l'intérêt des cultivateurs, mais plutôt pour contenter une partie des automobilistes et des camionneurs (BAN, 1936 : 158-160). L'abolition des ponts et des chemins de péage (BAN, 1921 : 187-188 ; BAN, 1921 : 215) mérite que l'on s'y intéresse, car elle permet aux automobilistes de pouvoir circuler sans s'arrêter à chaque entrée de chemins ou ponts et de ne pas avoir à payer des frais de passage : elle rend donc le trafic plus fluide et plus rapide.

Le capital de mobilité s'est construit progressivement en répondant aux impératifs internes à l'automobile mais aussi en fonction des autres moyens de transport déjà présents dans la société. Au regard des thématiques évoquées, le capital de mobilité automobile apparaît comme un élément en constante évolution.

Les débats de l'Assemblée législative lèvent le voile sur une partie des tensions suscitées par l'automobile. Ils montrent les oppositions entre les partis politiques (conservateurs et libéraux), entre les espaces géographiques (comtés ruraux et urbains), etc. Ils ajoutent de l'épaisseur au complexe phénomène qu'est l'automobilisme. L'essor de la vitesse amène une recomposition socioéconomique de la province ; c'est ce que nous allons évoquer maintenant.

3. La vitesse comme bouleversement socioéconomique

L'insertion de la vitesse dans le territoire et dans la structuration mentale québécoise amène à des bouleversements socioéconomiques. Dans le cadre de cet article, nous nous bornerons à présenter les plus flagrants, selon nous. Le tourisme, les mutations des transports et les réactions suscitées par la vitesse sont particulièrement explicites. Nous les avons vaguement aperçus au cours de notre démonstration, il est désormais temps de s'attarder dessus.

3.1. L'essor du tourisme automobile

(In)sécurités

Dans les débuts du 20^{ième} siècle, le tourisme automobile est rare, les Québécois voyageant par voies ferrées ou voies fluviales (Gagnon, 2003; Neatby, 2003). Cela s'explique par la fragilité des véhicules, le coût financier qu'ils nécessitent et le réseau routier inadéquat. Toutefois, du fait de la proximité, des Américains, entre juin et octobre, n'hésitent pas à faire quelques incursions¹⁸. A partir des années 1920, la vitesse amène le tourisme automobile¹⁹.

3.1.1. La publicisation de Québec et ses impacts (1920-1933)

L'essor du tourisme automobile amène l'essor des littératures automobiles et spécifiquement celle relative au tourisme. En même temps que l'on découvre le Québec en automobile, on développe le territoire dans la littérature. Cela existait déjà avec le train, mais avec l'automobile, on progresse plus profondément dans le territoire. Cette littérature se fait principalement à destination des États-Unis et de l'Ontario. Il s'agit indubitablement d'un tourisme national et international de proximité. Les touristes américains automobilisés sont, pour la grande majorité, issus de la côte est des États-Unis (États de New York, du Vermont, de la Floride, etc.). Les recensements indiquent que l'on passe de 32 000 automobiles étrangères qui entrent dans la province en 1920 à 650 000 en 1933 (Annuaire statistique du Québec, 1933 : 428). Il y a une véritable explosion du tourisme au Québec, qui se constate dans le domaine littéraire.

Le QAC s'engage, dès son apparition, à promouvoir le tourisme (CAA, 1922-1958). Il publie par exemple annuellement des guides touristiques. Mais il n'est pas le seul à s'engager dans le domaine touristique.

Le gouvernement, dès 1923, s'engage sérieusement dans une politique touristique. Il est à l'origine de plusieurs publications décisives. Il est à

¹⁸ La première visite automobilisée, à notre connaissance, est la course Glidden que *Le Soleil* évoque le 21 juin 1905. La course Glidden fut organisée par l'Américain Charles J. Glidden depuis Buffalo (New York) jusqu'à Bretton Woods (New Hampshire). Elle avait pour but de tester les automobiles et les routes des États-Unis et du Canada.

¹⁹ Le « premier boom » touristique s'effectue en 1922 : le nombre de touristes américains passant de 42 000 en 1921 à 95 000 en 1922.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

l'origine, en 1923, de la première carte routière officielle de Québec bilingue publiée à 50 000 exemplaires. En 1926, il a édité différentes brochures, bilingues, telles que « *QUEBEC, The French-Canadian Province* » à destination de la classe anglophone aisée (BANQ, 1926 : 38) et « *VOYEZ QUEBEC D'ABORD !* » (*See Quebec First*) (Ministère de la voirie, 1926) qui s'adressait en priorité aux Québécois. Ces trois types de documentation ont été améliorés et publiés au fil des ans (BANQ 1927 ; 1930)²⁰. Le gouvernement s'adresse aux potentiels touristes étrangers (principalement les Américains) et aux Québécois – dans un premier temps, les plus aisés puis il y a un élargissement à la masse – qui disposent d'une automobile.

En 1926, l'État provincial développe une politique de tourisme en créant le Bureau du tourisme : il s'agit de valoriser « [le] caractère français et historique, l'ancienneté des habitations, ses mœurs et coutumes bien différentes de celles du reste de l'Amérique du Nord, la variété de ses panoramas et de ses divers districts, ses ressources de toutes sortes, l'abondance de la chasse et de la pêche, la bonne hôtellerie, et enfin son merveilleux réseau routier. » (BANQ, 1930 : 66). Le programme du gouvernement met ainsi en valeur le souhait de souligner les spécificités de la province de Québec – qui sont le plus à même d'intéresser les touristes étrangers. Cela s'exprime sous la forme des travaux de la voirie et d'une publicité de la province.

Trois nouveaux moyens de propagande ont été développés : le calendrier touristique agrémenté de scènes caractéristiques de la province, la présence d'exhibit hors de la province²¹ (BANQ 1929 : 82) destiné à valoriser cette dernière et enfin la « Motorcade ». La *Motorcade* (BANQ, 1927 : 52) est une course transcontinentale, organisée par un journal

²⁰ BANQ Québec, *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1927*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi, p.50 la brochure « Quebec, the French-Canadian Province », publiée en 1927, « véritable livre de bibliothèque et une réclame permanente pour la province »; *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1930*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi, p.68 « Romantic Quebec, Gaspé Peninsula », « Lake St. John and the National Park », « Montreal and the Laurentians », « Montreal-Quebec », « The Eastern Townships ».

²¹ Le département de la voirie était présent à Atlantic City, New York, Boston, Springfield, Worcester, Brockton, Providence durant l'année 1929.

(In)sécurités

d'Atlanta et une revue new-yorkaise qui avait « pour but d'inaugurer la route dite des Appalaches », reliant le golfe du Mexique à Québec en partant de la Nouvelle-Orléans. Cette dernière activité eut énormément d'impacts publicitaires pour la province et plus particulièrement pour la ville de Québec. La vitesse couche sur le papier des clichés forts témoignant du caractère spécifique et unique de la province. Elle permet aussi de rapprocher les territoires les uns des autres en les faisant se rencontrer lors d'activités communes.

En 1931, le département de la voirie passe des annonces dans différents journaux canadiens et américains (principalement le nord-est et la région des Grands Lacs) et il fait insérer des encarts dans les guides touristiques américains et ontariens²² (BANQ, 1931 : 72). À cela s'additionnent des agences de représentations et de distribution localisées au nord et dans le centre des États-Unis. En 1932, la législation concernant les bureaux de renseignements a été précisée dans le but de supprimer les bureaux non officiels. La publicisation sur papier amène à la création de paysages mentaux du Québec. Cela signifie donc que les automobilistes américains ont progressivement, avant de venir, une idée de ce qu'ils vont trouver au Québec.

Les infrastructures supportant le tourisme augmentent en nombre : on trouve de plus en plus de villégiatures et de cabines le long des routes. En 1927, le gouvernement s'intéresse aux hôtels. Il effectue un recensement et crée un service d'amélioration destiné à conseiller les hôteliers sur les progrès qu'ils pourraient faire²³. Avec l'essor du réseau routier, certaines contrées pittoresques sont accessibles aux automobilistes : citons la Gaspésie en 1929 et l'Île d'Orléans dont le pont est ouvert à la circulation automobile. La vitesse resserre les lieux entre eux et amène

²² « Nous avons publié [...] dans tous les volumes des Consolidated Green Book, publié à Boston ; [...] dans les [...] Automobile Blue Books, publiés à Chicago ; [...] dans le Northeastern Tour Books publié par l'American Automobile Association, Washington ; et nous avons aussi utilisé d'autres guides tels que le « Tourist Guide of Canada » et le « Tourist Guide of Quebec », publiés à Toronto ; « 501 Ideal Vacations », publié à New York ; le « Essex County Automobile Club Guide », publié à Windsor, Ontario ; le guide « Franco-Américain », etc. ».

²³ Ces conseils passent par une conférencière qui visite les différents hôtels et la publication d'ouvrages : *L'hôtellerie moderne* et *La bonne cuisine canadienne*.

(In)sécurités

donc de nouvelles infrastructures qui constituent des points de contact pour les automobilistes. Cela contribue à accentuer la structuration et la cohésion du territoire québécois.

Entre 1920 et 1933, le département de la voirie devient un acteur de l'essor du tourisme. Se met en place un processus de connaissance du territoire (capital de mobilité) à la fois mental (par la littérature) et pratique (par la circulation automobile). La littérature développée est à destination des automobilistes qu'ils soient Québécois, Ontariens ou bien encore Américains. Ajoutons que les guides, même s'ils tendent à valoriser les richesses de la province, n'excluent pas de donner des renseignements normatifs (législation, vitesses limites entre autres) relatifs à l'Ontario et aux États-Unis. En 1933, une nouvelle loi modifie la structure de l'institution chargée du tourisme afin que celle-ci corresponde mieux aux demandes des intéressés. Une autre des raisons qui explique la venue des Américains en si grand nombre durant cette période, c'est la présence de la Prohibition aux États-Unis qui a été abolie après 1933.

3.1.2. Le tourisme de masse (1933-1960) : des installations lourdes à la menace des milieux naturels

La transformation du Bureau du tourisme en Office du tourisme, en 1933, amène à une hausse de ses prérogatives. À partir de 1936, le service du tourisme passe sous la juridiction du ministère de l'Industrie et du Commerce²⁴. Désormais, l'aménagement intérieur²⁵ est compris dans l'économie du tourisme (BANQ, 1933). La propagande publicitaire continue de croître. En plus des précédents médias utilisés, on a recours aux vues cinématographiques qui ont été montrées dans les villes et les

²⁴ Ce dernier se divise entre le conseil du tourisme (coordinateur et centralisateur), les syndicats d'initiative qui sont chargés de s'assurer de la logistique à l'échelle régionale et locale (amélioration des hôtels, aménagement des lieux et activités touristiques).

²⁵ « (...) la voirie, les postes de distribution d'essence et d'huile ; les garages et ateliers de réparation ; la protection et sécurité du touriste ; l'hôtellerie ; les lieux de villégiature ; la chasse et la pêche ; la protection de la nature ; la conservation du caractère particulier de la province et les arts domestiques. » (BANQ, 1933 : 112).

(In)sécurités

théâtres de la province. Le *bulletin du tourisme*²⁶ indique l'évolution du tourisme, pointe les événements sportifs, les travaux liés à la voirie et dispense des conseils à destination des touristes, des hôteliers, des restaurants et des maisons de logement. La vitesse accentue l'aménagement de l'espace. Il en découle un effet domino (de plus en plus d'infrastructures) qui tend à structurer le paysage québécois.

Avec la crise de 1929, le département de la voirie se détourne sensiblement de l'hôtellerie pour favoriser les maisons de pensions (ou « tourist homes ») ainsi que les chalets de tourisme qui apparaissent en périphérie des villes. En 1947, les « Motels » (*Motorist Hotel*) semblent faire leur apparition. Ce « sont des chalets nouveaux genres, construits comme des maisons à un seul étage, en série de 5 à 20 ou 25, rattachés les uns aux autres, avec abri pour l'automobile entre chaque habitation, ils ont un chauffage central ; sont pourvus de toutes les commodités modernes: généralement meublés et finis richement et luxueusement comme des chambres et grands hôtels. » (CAA, 1947). Ils semblent remplacer progressivement les cabines, ces maisonnettes qui accueillait les touristes depuis les années 1930. Cette infrastructure témoigne de l'importance croissante de l'automobilisme et de l'influence américaine au Québec. Les motels deviennent progressivement l'incarnation des non-lieux évoqués par Marc Augé (1992 : 48). Les motels vont continuer à croître²⁷ sur le territoire québécois bien après la période étudiée, amenant parfois à une ambiguïté entre les différentes infrastructures CAA, 1957 : 11 et 19). Dans les années 1950, se développent les aires de pique-niques (BANQ dossier 1960-01-039-75) aux abords des routes, les belvédères, qui permettent aux touristes d'admirer un point de vue exceptionnel. La vitesse s'exprime ici à son paroxysme puisqu'elle est, d'abord, à l'origine d'infrastructure (les motels et les aires de pique-nique) et elle amène leur usager à une nouvelle perception du territoire et du temps. Le temps du voyage tend à

²⁶ *Bulletin du tourisme*, janvier 1934 à décembre 1935 ; il remplace le Bulletin officiel du Ministère de la Voirie.

²⁷ « D'après un relevé fait par la A.A.A. sur le mouvement des touristes en route vers leur destination, 69% logent dans les motels ; 27% chez des parents ou amis ; 25% dans les hôtels ; 4% dans les maisons de chambre ; 2% dans les « camping » et 2% dans les « trailer camps ». », (CAA, 1955 : 6)

(In)sécurités

se contracter : les automobilistes semblent s'épanouir dans le mouvement perpétuel.

Avec la hausse du nombre des touristes, l'État provincial est forcé de faire appliquer différentes lois destinées à protéger l'environnement et le cadre naturel. C'est notamment le cas avec la loi de l'Île d'Orléans de 1935 réglementant toute construction sur l'île. Le cas de l'Île d'Orléans est fondamental, car les politiques précédentes en ont fait le « lieu prototypique du « Canadien français » », selon Serge Gagnon. Il est donc absolument nécessaire de voir préservé ce lieu pour conserver un tourisme fort. Après avoir ouvert le Parc des Laurentides, à la veille des années 1950, le gouvernement recense et contrôle les allers et venues aux différentes entrées à barrière (BANQ dossier 1960-01-039-95): ces statistiques montrent une hausse considérable des visiteurs de 1950 (122 175 véhicules entrés dans le parc) à 1960 (366 893). Il apparaît que la vitesse connaît certaines limites. Il semble que l'on passe d'une promotion du tourisme à une restriction. La vitesse, malgré le fait qu'elle valorise le territoire, peut aussi le mettre en danger.

La vitesse amène donc une nouvelle structuration de l'espace via le tourisme. Elle remet en cause la façon de voyager et peut en certains cas être néfaste pour le territoire en lui-même. La vitesse automobile, en se développant, oblige la restructuration des autres modes de transport.

3.2. Concurrence et coordination des transports

3.2.1. Le cheval et les véhicules moteurs : le déclin du cheval

Lors des rencontres entre le « cheval moteur » et l'automobile, l'animal est effrayé par le véhicule-moteur. L'essor du pavage et de l'asphaltage constitue un frein à l'utilisation du cheval car ce type de revêtement ne lui convient pas. Avec l'automobile, la position du cheval dans la société est progressivement menacée.

Le débat saillant, dès la fin des années 1920 jusqu'au début des années 1940, est la question de l'emploi des lumières sur les voitures à chevaux. Plusieurs acteurs (automobilistes entre autres) et institutions (QAC) souhaitent voir ceux qui ont recours à un véhicule à traction animale identifier leur position la nuit sur la route (sécurité) par l'installation de

(In)sécurités

réflecteurs ou lanternes (BAN, 1929 : 662). Les possesseurs de véhicules à traction s'y opposent pour plusieurs raisons : la cherté des réflecteurs et s'ils s'équipent, ils donneront plus de raisons aux automobilistes de les heurter (*Le Devoir*, 1928 : 4). La principale raison d'être de cette loi est la hausse constante des accidents qui interviennent entre automobilistes et véhicules à traction animale. Pourtant, il n'y a pas plus d'accidents avec des chevaux que des accidents avec d'autres types de transport (La terre de chez nous, 1934 : 272)²⁸. Cet exemple illustre le fait que l'on vise bien plus le cheval comme moyen de transport plutôt que les accidents causés par l'absence de lumières. Dans ce cas précis, on a l'exemple de la vitesse automobile qui, non seulement tente de s'imposer face à la vitesse chevaline, mais essaie d'intégrer cette dernière sous les règles automobilistes. Dans ce cas précis, il est intéressant de voir que la vitesse a un coût financier : aller plus vite implique davantage de dépenses.

Le cheval est aussi contesté par le camion de marchandises : c'est le cas chez les compagnies forestières qui préfèrent le véhicule moteur qui peut transporter n'importe quel poids sans perdre en vitesse. De même, le transport des hommes et de chevaux sur les chantiers s'effectue par camions. Avec la fin de la guerre, le parc des poids lourds augmente puisque l'armée revend à prix moindre ses camions usagés (La terre de chez nous, 1945 : 16) : cela constitue une aubaine pour les cultivateurs. Le marché de l'occasion offre donc un élargissement des possesseurs de véhicules-moteurs. Une des raisons qui explique la présence du cheval sur les routes, c'est la présence de l'hiver rude où les chemins ne sont pas totalement déneigés. La vitesse automobile sous différente forme (automobile, poids lourd) conteste la vitesse équestre. Cela passe par la remise en cause du caractère utilitaire du cheval. Là encore, l'automobilisme s'appuie sur son atout majeur : la célérité.

Durant une grande partie de la période étudiée, le cheval reste maître des espaces cultivés. Toutefois, il apparaît qu'au début de la Seconde Guerre mondiale, on voit poindre des signes de contestation de la part du tracteur (le tracteur Fordson). Du fait de la guerre, l'acquisition du tracteur est constamment repoussée, permettant au cheval de se maintenir dans les

²⁸ Il y a plus de 3500 collisions entre deux automobiles contre environ 300 entre une automobile et une voiture à traction animale.

(In)sécurités

champs. Il reste indéniable que le nombre de chevaux diminue d'année en année : « Notre cheptel chevalin, qui comptait en 1921, 380 000 têtes, n'en compte plus à l'heure présente que 300 000 environ [en 1943] » (La terre de chez nous, 1943 : 10). Il tombe à 210 000 en 1954 et 147 000 en 1958. À la fin de la période étudiée, un article de *La terre de chez nous* pose la question fatale : « L'agriculture québécoise peut-elle se passer de chevaux ? » (La terre de chez nous, 1959 : 20). L'auteur dresse un bilan négatif pour le cheval comme mode de transport, car la reproduction chevaline est délaissée, le parc équin diminue et vieillit et les pratiques changent puisque l'on a recours à la motorisation et à la mécanisation. Malgré tout, le cheval est encore présent dans les fermes. En effet, à l'instar de la vitesse automobile qui s'est appuyée et s'appuie sur un système, le tracteur nécessite des réajustements (taille de l'exploitation, terrain plat sans ornières, suppression des haies, essor des coopératives agricoles) qui nécessitent du temps ; répit que gagne le cheval. Ici encore, la célérité du cheval est remise en question par celle du tracteur.

Le cheval se voit donc progressivement réduit dans ses mouvements sur la route, mais aussi dans les champs. Le cheval disparaît aussi avec l'essor des boucheries chevalines (hippophagie) (La terre de chez nous, 1951 : 2). Toutefois, il ne faut pas noircir les traits, car jusque vers la fin de notre période (1919-1961), il est possible de voir des chevaux être mobilisés comme mode de transport : il y a une coopération entre *cheval moteur* et transports motorisés sous-jacente. Le cheval n'est pas le seul mode à être contesté, d'autres le sont aussi.

3.2.2. La difficile cohabitation entre automobilisme, chemins de fer et navigation

Avec l'essor de la motorisation, les autres modes de transport voient leur position remise en cause. Le phénomène s'effectue avec un décalage en ville et dans les campagnes du fait du développement du réseau routier.

« Le chemin du roi est devenu le rival du chemin de fer. Les deux ont coûté des millions et des centaines de millions. Le problème est alarmant. Il faut l'envisager avec bon sens et, s'il faut embrasser les besoins nouveaux, il faut se garder d'engager notre population à des obligations trop ruineuses. La mesure peut paraître habile, mais elle cache un gros point du problème. » (BAN, 1925) Progressivement, le réseau ferroviaire

(In)sécurités

montre une de ses faiblesses, la souplesse. Avec l'automobile et l'autobus, le transport s'effectue de porte-à-porte et de façon rapide et précise. Lentement, le transport des marchandises s'effectue par l'usage de camions tandis que le transport ferroviaire diminue : le déséquilibre entre les deux modes de transport est allé en grandissant à mesure que des progrès étaient faits en matière de voirie. Avec cet exemple, la vitesse automobile démontre ses forces vis-à-vis de la vitesse ferroviaire. La souplesse que permet l'automobile en annihilant le temps et l'espace remet en question le chemin de fer.

La revue *L'autobus* évoque la concurrence que se font le rail et la route en insistant sur les faiblesses du transport ferroviaire. « Si le transport routier constitue aujourd'hui une concurrence assez sérieuse pour les chemins de fer, ils en sont les premiers responsables. En premier lieu, ils ont mésestimé ce genre de transport et n'ont pas cru en son avenir. En deuxième lieu, l'insuffisance du service qu'ils donnaient, soit volontairement ou non, a incité d'autres personnes à combler cette lacune en utilisant les possibilités qu'offraient les véhicules automobiles. » (*L'autobus*, 1953 : 1-5) Il apporte un élément non négligeable en soulignant les atouts de l'autobus en cela qu'il « doit aussi sa popularité actuelle grâce à la qualité de ses services aux points de vue sécurité, confort, rapidité et flexibilité. » L'autobus est un transport qui se faufile à travers la campagne et les villes tandis que le chemin de fer reste cantonné à ses gares urbaines ou loin des villages ruraux. La force de l'autobus réside dans sa capacité à ignorer le territoire : il peut donc être utile économiquement (pour les travailleurs, les étudiants, le commerce et le tourisme avec les fameux « sightseeing ») et socialement (déplacements, pèlerinages, etc.). Le transport des écoliers comme un service autonome est évoqué à ce sujet dès 1957-1958 (*L'autobus*, 1957 : 7) : ce qui tend à montrer que l'autobus s'insère dans la société en se spécialisant et en répondant à des attentes précises. Là où le chemin de fer peut transporter marchandises et voyageurs sans différence, la vitesse automobile a développé un éventail d'offres pour répondre aux diverses demandes (spécialisation de la vitesse). Cela constitue sa force.

L'idée de la construction d'une voie carrossable sur le pont de Québec en 1926, malgré les difficultés apparues lors de sa construction (effondrement en 1907 et 1916), a soulevé le débat sur la concurrence entre réseau routier et réseau fluvial soulignant les faiblesses des

(In)sécurités

traversiers tels que les encombrements, les retards, les jours fériés et la nuit (BAN, 1926 : 537). Il est intéressant de constater qu'à cette période, si l'on anticipe bien les faiblesses des transports fluviaux, la question des faiblesses du transport routier, et donc de la vitesse automobile, n'est pas soulevée (notamment la congestion).

La vitesse automobile entre en lutte avec les autres types de vitesse (dépendant des autres modes de transport). Elle semble les vaincre par sa souplesse, sa diversité et sa célérité.

Au fur et à mesure que la vitesse prend de l'ampleur, le gouvernement est confronté (positivement et négativement) à définir l'identité de la province de Québec. Il y a donc deux mouvements opposés en parallèle : le gouvernement valorise les éléments distinctifs de la province : le caractère historique et français, les richesses naturelles (panoramas, forêts, etc.), la ruralité tout en tentant de restreindre l'essor d'éléments menaçant la province (l'anglophonie étant un point saillant ; l'aménagement de la nature à outrance).

3.3. *La vitesse comme facteur de tensions sociales*

3.3.1. De la contestation de l'automobile à l'anti-automobilisme

La vitesse automobile charrie avec elle plusieurs tensions. La première étant définie par *l'anti-automobilisme* (Flonneau, 2010). Elle traverse pratiquement tout le 20^{ème} siècle avec des moments critiques et des moments de détente. La société québécoise s'oppose à la vitesse de deux manières : au début, c'est l'automobile en tant qu'objet technique que l'on remet en question, puis progressivement, ce sont ses usages et usagers.

Dès la Belle Époque, on voit apparaître des critiques, évoquées dans la presse, visant l'automobile. L'objet technique devient un objet clivant. À ces débuts, cette dernière est un objet inscrivant une frontière précise entre les automobilistes et ceux qui n'ont pas les moyens financiers d'en acquérir une – cette distinction amène des tensions sociales. Signalons au passage que l'esquisse rapide entre un monde urbain pro-automobile et

(In)sécurités

un monde rural anti-automobile ne tient pas dans la mesure où les clivages sont plus complexes²⁹.

Rapidement, les Québécois s'expriment par la remise en question de l'utilité des routes macadamisées : à savoir si le gouvernement les construit pour le tourisme américain – une économie qui ne profite qu'à une minorité de personne durant les années 1920-1930 – ou bien s'il s'agit d'un acte économique permettant aux cultivateurs de se rendre au marché. Rappelons que la première route d'envergure construite au Québec relie Montréal à l'État de New York (route Édouard VII) et que la majeure partie des routes provinciales étaient orientées nord-sud principalement à partir de Montréal, laissant Québec légèrement isolée (Larose, 1996). Clairement le réseau routier était constitué pour accroître l'économie québécoise par l'apport du dollar américain, ce qui explique les tensions relatives à l'irruption de l'automobile. Parallèlement, le débat se déplace sur les usagers de la route : pourquoi les ruraux paieraient pour des routes qu'ils n'utilisent pas ou si peu et qui sont devenues si dangereuses ?³⁰ En ces premières années, l'automobilisme est perçu de manière négative par certains, car il est porteur de mauvaises mœurs (le clergé conteste les sorties le dimanche par exemple) (Le Devoir, 1927 : 4). La vitesse automobile ne fait pas l'unanimité dès ses débuts. On est loin d'un consensus social autour de la vitesse car elle souligne plusieurs inégalités (sociales, économiques, etc.).

L'Annuaire Statistique du Québec indique une hausse croissante des accidents automobiles depuis 1933 (6 118 accidents) jusqu'en 1948 (20 781). C'est à Montréal qu'ils sont les plus nombreux puis dans l'ensemble des municipalités rurales : cela s'explique par la multiplicité des usagers de la route en ville et la vitesse difficilement contrôlable en rase campagne. Durant la période 1931-1941 les accidents sont les plus nombreux pendant les mois d'août et de septembre – soit durant la saison

²⁹ Le médecin, le vétérinaire et les entrepreneurs ruraux possèdent une automobile tandis que les entrepreneurs équitains urbains s'opposent à cette dernière.

³⁰ « Quand il [le cultivateur] veut sortir de chez lui, il est bousculé par des étrangers en auto qui l'injurient et l'aveuglent de poussière. [...] Les cultivateurs ne sont plus chez eux dans leurs chemins. Les touristes les forcent à marcher dans les fossés. ». (BAN, 1925)

(In)sécurités

touristique. Par la suite, pour la période 1942-1948, le mois de décembre est le plus dangereux et cela s'explique par l'arrivée de l'hiver rigoureux, l'ouverture des chemins d'hiver et la hausse du parc automobile québécois.

À la fin des années 1940 et au début des années 1950, la critique a pris une certaine ampleur (La terre de chez nous, 1950 : 3) dans les journaux, les débats de l'assemblée législative et dans les colonnes de la revue du club automobile de Québec. Si auparavant, on blâmait le véhicule ou l'état des chemins, c'est désormais le conducteur qui est visé en cas d'accident : « Les tueurs de la route sont les buveurs, les imprudents, les écervelés, les incapables, les polissons et autres individus de trempe analogue. Supprimez les fautes humaines et il ne reste plus que les accidents qui, répondant véritablement au nom qu'on leur donne, sont le résultat du hasard et de l'imprévisible. » (La terre de chez nous, 1950 : 2) Cet état de fait amène la société à demander une législation plus stricte envers les automobilistes, à demander l'amélioration des conditions de circulation (entretien, fluidité, sécurité, etc.) et une meilleure éducation routière.

La vitesse automobile entraîne des conséquences néfastes – les accidents de la route. La faculté de faire fi du temps et de l'espace est donc contrebalancée par la mortalité routière. La liberté gagnée grâce à la vitesse a donc un prix qui ne peut être ignoré.

La vitesse est passionnelle car elle a modifié sensiblement la société québécoise. L'accroissement du tourisme automobile a amené le Québec à définir son identité, mais il a aussi mis en danger certains particularismes propres à la province ; c'est le cas de la langue française qui s'est vue menacée comme nous allons le voir.

3.3.2 « La route désenchantée » : le français en danger ?

Du fait de cette relative proximité avec la province, l'influence américaine a été déterminante dans l'essor de l'automobilisme. Ces multiples influences ont un désavantage saillant : la prolifération de l'anglophonie. Il s'agit d'une réelle menace qui est constamment rappelée dans divers écrits. La langue française est donc menacée par

l'anglais, et l'on sait que c'est un enjeu particulièrement important au Québec (Martel et Pâquet, 2010 : 13).

Dès 1929, la revue du QAC consacre un article à l'intérêt pour la province de conserver ses atouts propres et principalement le français. « Bien souvent, sous prétexte d'attirer l'attention des visiteurs, l'on borde les grandes routes d'affiches et d'inscriptions exclusivement anglaises. L'on donne aux restaurants, aux hôtels, aux garages, etc., des noms américains. En un mot, l'on s'attache le plus possible à défigurer le caractère de la province et à faire oublier au touriste qu'il est dans un pays essentiellement français. » (CAA 1929 : 16) Malgré le fait que cela puisse partir d'une bonne intention, le recours à l'anglais dans la publicité peut nuire au tourisme puisque ce que viennent chercher les Américains, c'est les spécificités propres à la province et non une société similaire à la leur. C'est le constat que fait Charles Gauthier (Journaliste de New York) dans le journal *Le Droit* cité par Albert Tessier (Tessier, 1939 : 22-23). Son périple d'enquêteur l'amène à dénombrer « [...] 2931 enseignes... relevées de Trois-Rivières à Gaspé, au sud ; et jusqu'à la Malbaie, au nord. Sur ce total, le français figure dans la proportion de 32% ; 13% des affiches sont bilingues ; 55% anglaises ! Des Trois-Rivières à Québec, on se paie le luxe d'accorder à l'anglais une place royale ! 77,4% des affiches ne portent que de l'anglais ! De Québec à Rimouski, le seul tronçon où le français l'emporte : 56,6%. Mais de Rimouski à Cap-Chat, coup de bascule : l'anglais y règne sur 80,5% des planches, panneaux, tôles, etc. » La vitesse lie les lieux entre eux mais paradoxalement elle leur fait perdre leur spécificité. Par la vitesse, les lieux s'influencent réciproquement.

Cette tension se prolongera jusque tard dans les années 1940 puisque le journal *l'Action Nationale* y consacre un article particulièrement fameux. Le ton du texte est particulièrement exacerbé par la visibilité qu'a acquise l'anglais au fil des années sur les affiches. L'auteur reproche le choix de l'anglais par les commerçants pour accroître ses revenus : « [...] ce sont des Canadiens français authentiques qui s'évertuent à angliciser la route. Comme le commerce prospère quand l'affiche anglaise crie sa présence ! [...] Et le restaurateur oubliant la célébrité de la cuisine française annonce ses repas comme sur un menu de New York. Et le petit artisan de penser qu'il ne vendra par ses tapis et ses catalogues sans la magie de la traduction. Les routes les plus fréquentées sont bordées à en

(In)sécurités

donner la nausée de ces affiches insipides et indéfiniment répétées. » (BANQ, 1949 : 81-87) Le journal *La terre de chez nous* reprend cet article et accentue cette idée ; les affiches ne sont pas les seules à prôner l'anglais, il y a aussi le « vendeur de "hot dogs" et de "hamburger steaks" [et le] loueur de "tourist rooms" » (La terre de chez nous, 1949 : 2). Cette situation a forcé le gouvernement à lancer des campagnes de *refrancisation* (Marcel & Paquet, 2010 : 96-97) puisque le Québec est situé entre le marteau et l'enclume : à savoir le désir d'accroître le tourisme américain et les héritages patrimoniaux québécois à conserver. La vitesse suscite des tensions car le patrimoine (au sens large) est important pour chacun. C'est particulièrement le cas pour le Québec, îlot de francophonie, entouré de culture anglophone.

La vitesse se charge d'un poids émotionnel (et passionnel) qu'il ne faut pas sous-estimer, car elle amène des tensions sociales décisives pour la société québécoise. Après avoir démontré que la vitesse repose sur un système d'infrastructure, un paysage mental et de nouvelles mutations, nous devons dès à présent conclure.

4. Conclusion

L'étude du phénomène de la vitesse permet d'appréhender pleinement la société québécoise à travers le prisme de l'automobilisme. La vitesse automobile s'est progressivement imposée dans la société québécoise en modifiant son paysage, ses mentalités, ses activités économiques, la manière d'appréhender le paysage, le voyage et le territoire. Elle a vaincu l'espace et le climat – spécificité de la province – et a ouvert le territoire. La vitesse automobile a réussi à s'imposer dans la province car elle apporte une réponse fine à une diversité de situations (visibles sur le territoire) que les autres transports ont du mal à concurrencer. Il est intéressant de constater que la société québécoise conteste l'anglophonie mais elle ne conteste pas – du moins, de manière moins virulente – la vitesse automobile, pourtant éminemment touchée d'américanisme (tourisme, infrastructures économiques, influence des Clubs automobiles américains, objet technique américain, etc.). Peut-être peut-on y voir là une sorte de naturalisation de l'automobilisme par ses usages québécoisés ?

(In)sécurités

La vitesse automobile étant un système logique et cohérent, d'autres pistes auraient pu être développées. L'analyse pourrait être poussée plus loin en spécifiant les modifications initiées par la vitesse sur la famille (et à l'intérieur une étude genrée et par classe d'âge) et le clergé par exemple et les inégalités qu'elle fait émerger.

Étienne Faugier

Bibliographie

ANNUAIRE STATISTIQUE DU QUÉBEC (1933), Québec, Bureau des statistiques.

ARCHIVES DU CAA QUÉBEC (1925), « Le salon d'Auto de 1925 », *Motor Magazine*, Février 1925.

ARCHIVES DU CAA QUÉBEC (1929), « Le salon de 1929 », *Services*, Janvier & Février 1929.

ARCHIVES DU CAA QUÉBEC (1929), « Conservons à la province son caractère », *Services*, juin 1929.

ARCHIVES DU CAA QUÉBEC (1947), *Livres de minutes*, Québec Automobile Club, 17 janvier 1947.

ARCHIVES DU CAA QUÉBEC (1950), *Livres des minutes*, Club Automobile de Québec, 30 novembre 1950.

ARCHIVES DU CAA QUÉBEC (1955), « Où se logent les touristes ? », *Autoclub*, Octobre & novembre & décembre 1955.

Archives du CAA Québec (1957), « Hotel, Motel ou Motor Hotel », *Autoclub*, Janvier & février & mars 1957.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

AUGÉ, Marc (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris Seuil.

Auteur inconnu (1928), « Les véhicules des cultivateurs », *Le Devoir*, Montréal, 19 janvier 1928.

Auteur inconnu (1934), « L'éclairage des voitures hippomobiles », 31 janvier 1934.

Auteur inconnu (1943), « La situation chevaline : par le professeur Gustave Toupin », *La terre de chez nous*, 13 janvier 1943.

Auteur inconnu (1945), « A propos de la vente des camions usagés de l'armée », *La terre de chez nous*, 17 octobre 1945.

Auteur inconnu (1950), « Le chemin de la mort », *La terre de chez nous*, 12 juillet 1950.

Auteur inconnu (1950), « Quelque chose qui ne va pas », *La terre de chez nous*, 29 novembre 1950.

Auteur inconnu (1951), « Le cheval encore sur la sellette », *La terre de chez nous*, 5 décembre 1951.

Auteur inconnu (1953), « Nos grandes routes », *L'autobus*, volume 10, bulletin 8, 1^{er} mai 1953.

Auteur inconnu (1954), « Trop d'accidents », 1^{er} décembre 1954.

Auteur inconnu (1957), « Transport d'écoliers », *L'autobus*, volume 14, bulletin 5, 1^{er} mars 1957.

Auteur inconnu (1987), « La vitesse », *Corps Ecrit*, n°24, Paris PUF.

BAUDRILLARD, Jean (1985), *Le système des objets*, Paris Gallimard.

BAUDRILLARD, Jean (2000), *Amérique*, Paris Descartes & cie.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1920), *Débats de l'Assemblée Législative 1920*, « Construction de routes régionales », 7 janvier 1920.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1921), *Débats de l'assemblée législative 1921*, « Abolition des ponts et chemins de péage », 8 février 1921.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1921), *Débats de l'assemblée législative 1921*, 10 février 1921 « Droits de péage ».

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1921), *Débats de l'assemblée législative 1921*, « Conduite en état d'ivresse », séance du 23 février 1921.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1921), « Conduite en état d'ivresse », 16 mars 1921.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1921), *Débats de l'Assemblée Législative 1921*, « Entretien des routes », 18 février 1921.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1925), *Débats de l'Assemblée législative 1925*, « Département de la voirie », 19 mars 1925, M. Sauvé (Deux-Montagnes).

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1925), *Débats de l'Assemblée législative 1925*, « Subsidés », 30 mars 1925.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1926), *Débats de l'Assemblée législative 1926*, « Construction d'une voie carrossable sur le pont de Québec », 10 mars 1926.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1929), *Débats de l'assemblée législative 1929*, « Véhicules à traction animale – réflecteur – Bill 53 », 15 mars 1929.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1932), *Débats de l'assemblée législative 1931-1932*, « Loi des véhicules automobiles, article 27 », 3 février 1932.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC (BAN) (1936), *Débats de l'assemblée législative 1936*, « Chemin d'hiver – Entretien – Subsidés », 21 octobre 1936.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1924), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1924*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1926), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1926*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1927), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1927*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi : « Quebec, the French-Canadian Province ».

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1927), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1927*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1929), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1929*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1930), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1930*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1930-29), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1930-1929*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1931-30), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1931-1930*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1931), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1931*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1933), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1933*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1934-33), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1934-1933*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1942), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1942*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi, p.74.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1949), « La route désenchantée », *L'Action Nationale*, octobre 1949.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1954), *Rapport du ministère de la voirie de la province de Québec 1954*, Québec : Imprimeur de sa Majesté le Roi.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1960), Fond du ministère des transports (E23), dossier 1960-01-039-75, fichier 10626, Lettre de The Montreal Parks and playgrounds association incorporated au ministre de la voirie A. Talbot, 4 octobre 1957 pour augmenter le nombre d'aire de pique-nique aux abords des routes.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (BANQ) (1960), Fond du ministère des transports (E23), dossier 1960-01-039-95, dossier 2120 : recensement de la circulation Parc des Laurentides.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

BOURGERY, C. & D. Castaner (1988), *Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux, allées*, Paris, Institut pour le développement forestier.

CAA Québec (1922-1958), *Livres des minutes du Quebec Automobile Club*.

DAVIES, Stephen (1987), *Ontario and The Automobile, 1900-1930: Aspects of Technological Integration*, Hamilton, McMaster University.

DAVIES, Stephen (October 1989), « Reckless Walking Must Be “Discouraged”: The Automobile Revolution and the Shaping of Modern Urban Canada to 1930 », *Urban History Review*, 18, N°2, p. 123-138.

DESPORTES, Marc (2005), *Paysages en mouvement : transport et perception de l'espace : XVIII^e-XX^e siècle*, Paris Gallimard.

DUHAMEL, Georges (1930), *Scènes de la vie future*, Paris Mercure de France.

FLINK, James J. (1970), *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge The MIT Press.

FLONNEAU, Mathieu (2008), *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme XX^e-XXI^e siècles*, Paris Autrement.

FLONNEAU, Mathieu (2010), *Automobile : Les cartes du désamour - Généalogies de l'anti-automobilisme*, Paris Descartes & Cie.

GAGNON, Serge (2003), *L'échiquier touristique québécois*, Sainte-Foy Presses de l'Université du Québec.

HARTMUT, Rosa (2010), *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris Editions la Découverte.

KAUFMANN, Vincent (2004), « Motility: Mobility as Capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.28, n°4, p.745-756.

(In)sécurités

KAUFMANN, Vincent (2008), *les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Le savoir suisse, Lausanne Presses polytechniques et universitaires romandes.

LAROSE, J.-F. (1996), « A l'aventure! : les débuts du tourisme routier », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°45, p.26-29.

LATOUR, Bruno (2009), « Les moteurs immobiles de la mobilité » dans M. Flonneau & V. Guigueno, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes Presses Universitaires de Rennes.

Loi concernant les véhicules automobiles, 14 Geo. V., 1924.

MARTEL, Marcel & M. Pâquet, (2010), *Langue et politique au Canada et au Québec : une synthèse historique*, Québec Editions Boréal.

MAUCH, Christof, and Thomas Zeller (2008), *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*. Athens, Ohio Stuttgart: Ohio University Press.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE (1926), *Voyez Québec d'abord ! Tours de fin de semaine et itinéraires de vacances suggérés aux automobilistes*, Québec, 1926.

NEATBY, Nicole (2003), « Meeting of Minds: North American Travel Writers and Government Tourist Publicity in Quebec, 1920-1955 », *Histoire sociale/Social History*, vol. 36, no 72, p.465-495.

OFFNER, Jean-Marc (1997), « Vitesse et territoire : restructurations géographiques en fonction de l'évolution des moyens de transport », *La vitesse : Actes des 8èmes. Entretiens de la Vilette*, Paris CNDP, p.75-84.

OLLIVRO, Jean (2000), *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes Presses Universitaires de Rennes.

OLLIVRO, Jean (2006), *Quand la vitesse change le monde : essor de la vitesse et transformations des sociétés*, Rennes Editions Apogée.

Aspects Sociologiques

(In)sécurités

PICHOIS, Claude (1973), *Littérature et progrès : vitesse et vision du monde*, Neuchâtel Editions de la Baconnière.

Provencher, Jean (1994), *ils ont bâti le Québec*, Québec Septentrion.

SEILER, Cotten (2008), *Republic of Drivers: a cultural history of automobility in America*, Chicago The University Press of Chicago.

DE SAUNIER, Baudry (1937), *L'art de bien conduire une automobile*, Paris Ernest Flammarion.

STEVENS, P. A. (2008), « Cars and Cottages: The Automotive Transformation of Ontario's Summer Home Tradition », *Ontario History*, vol. 100, no 1, p.26-56.

STUDENY, Christophe (1995), *L'invention de la vitesse : France, XVIII-XXe siècle*, Paris Gallimard.

TESSIER, Albert (1939), *Rapport sur le tourisme*, Québec, Ministère des affaires municipales, de l'industrie et du commerce.

THIBAUT, Guy (2005), *L'immatriculation au Québec*, Québec les Editions GID.