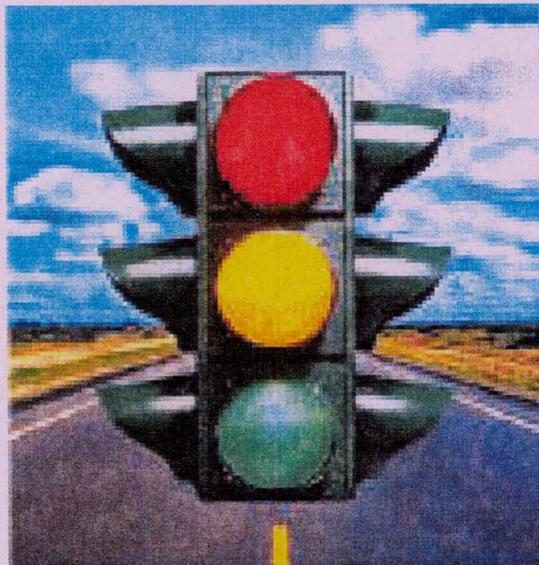


Histoire des transports et des déplacements Au Québec



**CONSULTATION
SUR PLACE**

étude préparée par Sébastien Paquet,
étudiant à la maîtrise en Aménagement du territoire
et développement régional (Université Laval)



CANQ
TR
PST
PP
102
Ex. 2

Septembre 2001

656634

AVANT- PROPOS

Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un stage au ministère des transports du Québec, service Économie et plan directeur. Il s'agit d'un document de travail et, à ce titre, il n'engage que l'auteur de ces lignes et ne représente pas nécessairement les positions du ministère des transports du Québec.

La présente version constitue un rapport de stage qui a pour but de satisfaire à des exigences académiques. L'auteur formule cependant le souhait que le fruit de ses efforts puisse être utile à d'autres.

Québec, le premier septembre 2001

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Consultation sur place

*GMND
TK
AST
PP
102
Ex. 2*



Historique des Transports et des déplacements au Québec

Historique des Transports et des déplacements au Québec	1
Introduction	2
✓ 1. La période du comptoir (1608- 1806).....	3
✓ 2. La période du transport du bois et de la pré-industrialisation (1806 - 1836)	5
✓ 3. La période du chemin de fer et de l'industrialisation (1836 - 1907)	6
✓ 4. Les premières automobiles et la naissance du réseau routier (1907- 1945)	14
✓ 5. L'âge d'or de l'automobile (1945 - ...)	19
5.1.1. Le réseau routier	19
5.1.2. Développement du réseau d'autoroutes.....	24
5.2. Transport ferroviaire.....	25
5.3. Transport maritime	27
5.4. Transport aérien	30
5.6. Impacts et conséquences du triomphe de l'automobile	41
5.7. Développement des régions.....	45
✓ 6. L'évolution du transport en commun	50
6.1. Transport collectif intra urbain	50
6.2. Transport collectif interurbain	56
Conclusion	58

Introduction

Cette première étude du plan directeur de transport concerne l'historique des déplacements et des transports. Il est utile d'aborder ce thème car le passé s'avère très éclairant pour comprendre la dynamique actuelle des déplacements, à l'échelle nationale autant qu'à l'échelle régionale, et pour prévoir, dans une certaine mesure, la dynamique des déplacements dans un horizon de vingt ans.

En marge de l'évolution des transports telle que l'on peut la suivre aux époques antérieures, à partir des données disponibles, c'est l'évolution des besoins en déplacements qu'il importe surtout de saisir. Il faut percevoir ces besoins et comprendre comment les transports ont pu y répondre ou comment ils ont pu les stimuler. C'est cette adéquation entre les besoins (la demande) et les moyens de transport (l'offre), qu'il faut pouvoir apprécier dans son expression actuelle et future. Dans ce qui suit, nous retracerons cette évolution en utilisant l'approche chronologique, sauf pour le XX^{ème} siècle, pour lequel l'approche thématique est plus commode.

L'évolution des transports est intimement liée au développement même du Québec depuis près de 500 ans. Elle a de plus suivi le développement des modes et des infrastructures de transport disponibles. Ainsi, la découverte des terres d'Amérique a été possible grâce aux progrès de la navigation. Une fois établis les points d'ancrage de nouveaux établissements dans les Amériques, le maintien de ceux-ci et leur rayonnement sur les vastes territoires avoisinants exigeaient la présence de moyens efficaces de déplacer personnes et marchandises, par voie d'eau, par voie de terre et, beaucoup plus tard, par voie de l'air.

Pour le territoire de ce qui constitue aujourd'hui le Québec, le fleuve Saint-Laurent, voie de pénétration du continent et voie de communication commode vers la côte atlantique et l'Europe, a été au départ un facteur de localisation des premiers établissements et un facteur d'organisation du territoire et de la société. Le Saint-Laurent demeure toujours un axe structurant dans l'évolution du territoire et des moyens de transports de tous les modes qui le desservent.

1. La période du comptoir (1608- 1806)

Examinons d'abord la période du comptoir, durant laquelle la Nouvelle-France est une colonie organisée en fonction de la Mère Patrie. Les points d'ancrage établis ici sont avant tout des comptoirs de traite des fourrures qui sont acheminées en Europe en échange d'une variété de biens. Les autres activités sont complémentaires, telle l'agriculture qui sert d'abord à la survie des premières communautés, puis ensuite au mieux-être d'une population croissante qui étend son occupation du territoire. Dans cette première époque, outre les déplacements locaux qui se font en canot, à cheval ou en charrette, les transports répondent à deux grands besoins de déplacement :

- les aller-retour entre la Nouvelle-France et l'Europe, qui permettent l'immigration vers l'ouest et l'exportation des fourrures vers l'est; ces voyages exigent des navires de plus en plus fiables et de plus en plus rapides;
- les aller-retours entre Québec et un ensemble de postes orientés vers les Grands Lacs, le Mississippi et l'Ouest. Ces postes permettent la traite des fourrures avec les populations autochtones. En parallèle s'effectue une occupation militaire des territoires soumis à une forte concurrence entre les nations colonisatrices (France et Angleterre), appuyées par des groupes amérindiens. Soulignons que les déplacements effectués à l'intérieur du continent exigent des embarcations de petite taille (canots), compte tenu des portages à effectuer et des ramifications des cours d'eau¹.

Sur un territoire caractérisé par son immensité et sa faible densité de peuplement, les Grands Lacs, les fleuves Saint-Laurent, Mississippi et leurs affluents, font office de réseau routier. Le réseau fluvial est d'ailleurs la pierre d'assise autour de laquelle

¹ Daniel Latouche, À la remorque des transports, Québec Science Éditeur, Sillery, 1980, 280 p.

s'organise le peuplement de la Nouvelle-France. Ce n'est donc pas un hasard si les trois principaux établissements humains de l'époque, Québec, Trois-Rivières et Montréal, sont situés en des points stratégiques le long de ce réseau.² Il existe bien quelques tronçons routiers, dont le chemin du roy reliant Québec et Montréal (inauguré en 1737), mais le tout demeure à l'état embryonnaire.

Il faut dire que le mode de division des terres qui prévaut dans la vallée du Saint-Laurent privilégie les déplacements maritimes. En effet, le système seigneurial découpe le sol en minces et longues bandes de terre ayant chacune à l'origine un accès au Saint-Laurent ou à un cours d'eau important.³ Ce mode de lotissement, unique en Amérique du nord, permet au plus grand nombre d'habitants possible d'avoir accès au réseau hydrographique.

Les habitants (censitaires) cultivent la terre et résident sur les lots, quoiqu'ils n'en détiennent pas la propriété. Ils ont par ailleurs l'obligation de construire et d'entretenir les chemins de rang, qui servent d'assise aux communications terrestres. Jusqu'en 1855, la construction et l'entretien des routes restera la responsabilité des riverains. La planification et la supervision des travaux sont par ailleurs coordonnées à partir de 1657 par le Grand Voyer, le responsable de la voirie de l'époque.⁴

La période du comptoir se prolonge durant l'ensemble du régime français, et même pendant le début du régime anglais. L'exportation des fourrures, qui est une activité très lucrative, demeure la pierre angulaire de l'économie. En parallèle se développe une certaine activité commerciale qui alimente les importations de biens et d'équipements en provenance d'Europe. Les traversées maritimes sont de plus en plus profitables pour l'Europe, car les cargaisons en direction ouest, composées de passagers et de matériel, équilibrent davantage les cargaisons en direction est, composées de fourrures. C'est le

² Jean-Claude Lasserre, , *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, p. 86.

³ Une fois les berges occupées on procédera à la création de rangs, mais ces terres disposeront quand même d'un accès à un cours d'eau en vertu du principe des servitudes sur les chemins menant aux cours d'eau. Serge Courville, , Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Atlas historique du Québec, Le pays laurentien au XIX^e siècle, Les morphologies de base.*

blocus continental, imposé par l'empereur des Français, Napoléon I^{er}, qui va provoquer le passage vers une deuxième époque.

2. La période du transport du bois et de la pré-industrialisation (1806 - 1836)

Les guerres napoléoniennes, qui opposent la France aux autres pays d'Europe, dont l'Angleterre, bloquent le commerce de ce dernier pays et l'obligent à s'approvisionner dans sa colonie du Canada pour le bois, nécessaire notamment à la construction navale.⁵ Cette conjoncture donne le signal, au Canada, à une première phase de développement industriel. On procède alors à la coupe massive des meilleures essences de bois, dont on organise le transport depuis les rivières et le fleuve jusqu'à Québec par un procédé nommé la drave.⁶ A partir du port de Québec, on prépare les chargements pour l'expédition par bateaux vers l'Angleterre. Cette opération requiert de plus en plus de navires, ce qui donnera éventuellement naissance à une industrie locale de construction navale.

Le commerce de la fourrure continue, mais il est relégué au second rang des exportations. De 1800 à 1820 les exportations sont multipliées par vingt et les deux tiers de ce total sont attribuables aux produits de la forêt.⁷ Le port de Québec est au centre de ce commerce intercontinental, appuyé par la marine marchande britannique. L'exportation de bois dominera l'économie de la vallée du Saint-Laurent pour près d'un demi-siècle, même si les navires de l'époque répondent mal à ses exigences.⁸

Les besoins en déplacements sont plus fréquents et plus diversifiés qu'à la période du comptoir, mais ils sollicitent le même mode de transport et les mêmes itinéraires majeurs. L'essentiel des déplacements se résume à la traversée de l'Atlantique et les expéditions en direction des Grands-Lacs et l'Ouest du continent. Ce qui change

⁵ En 1760 la France perd ses droits sur le Canada, qui est conquis militairement par l'Angleterre. Le tout est officialisé en 1763 par le traité de Paris.

⁶ Cette activité inspire également la littérature. Voir Félix-Antoine Savard, *Menaud, maître-draveur*, Bibliothèque québécoise, 1992, 165p.

⁷ Jacques Lacoursière et al., *Canada-Québec*, Septentrion, 2001, p.210.

graduellement, c'est la constitution d'itinéraires routiers plus complets de part et d'autre du Saint-Laurent, par la liaison des chemins principaux des seigneuries riveraines du fleuve. Les voies de liaison locales et régionales servent alors de trajet aux premiers éléments d'un réseau routier à l'échelle du Québec. En même temps, l'expansion de la colonisation vers l'Ouest confirme les tracés de certaines pistes à parcourir à pied ou à cheval, au delà des Grands Lacs.

3. La période du chemin de fer et de l'industrialisation (1836 - 1907)

Deux innovations technologiques majeures vont changer complètement la nature et la fréquence des déplacements. Il s'agit de la construction de navires à vapeur, d'abord en fer et ensuite en acier, ainsi que l'invention du chemin de fer. L'introduction du moteur à vapeur, qui remplace les voiles dans les navires dès le début du XIX^{ème} siècle, permet à la fois d'augmenter la vitesse et de régulariser les temps de traversée. Sur le Saint-Laurent, la navigation à vapeur débute en 1809. L'utilisation du fer, et ensuite de l'acier pour la construction des navires, permet d'en augmenter la taille, la résistance et la fiabilité.

Ces innovations révolutionnent donc le transport maritime, qui peut désormais accommoder des déplacements de personnes et de marchandises plus nombreux et plus réguliers sur l'Atlantique et le Saint-Laurent, jusqu'aux rapides de Lachine; Cet endroit constitue un important obstacle à la navigation. Un canal est cependant creusé à même l'île de Montréal, ce qui permet à partir de 1824 à des navires de petite taille de poursuivre leur route vers les Grands Lacs.

Ce n'est toutefois qu'à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle que les canaux sont utilisés à grande échelle. En effet, de 1849 à 1864, sous le régime de l'Union, de nouveaux canaux sont construits, (dont le premier canal de Beauharnois en 1845), et

⁸

Ibid., p.227.

les canaux existants sont creusés davantage. Ces travaux, qui sont rendus nécessaires par la présence des navires à vapeur, permettent de réduire les coûts de transport.⁹

Le chenal du lac Saint-Pierre est creusé pendant l'année 1851 et des canaux sont construits sur la rivière Outaouais, ce qui permet une desserte de l'ouest du Québec et du nord de l'Ontario. Les deux principaux produits qui transitent par cette voie sont le bois et les produits agricoles. La rivière Richelieu est également aménagée, ce qui permet de rejoindre New York, via le lac Champlain et l'Hudson. La ville de Saint-Jean devient le pivot de cet axe fluvial qui sert longtemps de principale voie de communication avec les États-Unis. La faible dimension des canaux et la concurrence des chemins de fer explique par ailleurs le déclin de cette voie maritime à la fin du XIX^{ème} siècle.

Vers 1830, la question du refroidissement à l'air du moteur à vapeur est solutionnée, ce qui permet son utilisation pour le transport terrestre : la locomotive est née. Installée sur des rails fixes, d'abord en bois puis ensuite en acier, la locomotive peut tirer une série de voitures. En Europe, le chemin de fer concurrence les routes existantes sur lesquelles circulent des voitures plus perfectionnées, mais toujours tirées par des chevaux. En Amérique, le chemin de fer permet d'ouvrir à la colonisation et au développement des territoires où la route n'existe à peu près pas.

Le chemin de fer prend donc le relais du bateau à vapeur pour transporter personnes et marchandises en plus grand nombre, plus souvent et plus loin. Ce phénomène crée une toute nouvelle dynamique d'occupation du territoire. Comme les ports, qui avaient donné naissance aux premiers villages et villes en des points névralgiques du Saint-Laurent, la présence des différentes voies de chemin de fer a un effet structurant sur le territoire en créant de nouveaux établissements autour des gares ou en consolidant les centres urbains existants.

⁹ La taille des navires est accrue et ces derniers ont un tirant d'eau plus important.

La première ligne de chemin de fer au Québec est inaugurée en 1836 et relie Laprairie à Saint-Jean, dans le but de faciliter le transport de marchandises entre Montréal et New York. Ce n'est qu'un début, et dans la seconde moitié du siècle on assiste à un véritable boom du chemin de fer.¹⁰ Les avantages comparatifs du train comme mode de transport sont alors indéniables : réduction du temps de déplacement des personnes et des marchandises, faible incidence du climat sur les opérations et régularité d'approvisionnement. De plus, contrairement aux canaux, le chemin de fer permet d'accéder à l'intérieur des terres.

Parmi les principales lignes, figure le Grand-Tronc qui relie Sarnia (en Ontario) à Rivière du Loup à partir de 1860. Le tracé passe par Montréal, emprunte le pont Victoria, inauguré en 1859, et rejoint Rivière du Loup via Saint-Hyacinthe. Soulignons que la construction du pont Victoria est importante, car il s'agit du premier lien majeur entre l'île de Montréal et la terre ferme. Quelques lignes secondaires sont greffées au Grand Tronc et plusieurs petites lignes relient Montréal à la frontière des États-Unis.

Avec la Confédération (1867) et la mise en place d'un gouvernement québécois, une politique d'aide aux chemins de fer est élaborée, les liens étroits entre le personnel politique et les promoteurs de l'industrie ferroviaire aidant.¹¹ Les principaux chemins de fer sont le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, une ligne inaugurée en 1879, ainsi que des chemins de fer régionaux, au Lac Saint-Jean, en Gaspésie et dans les Laurentides. Le Québec Central, reliant Lévis à Sherbrooke, via la Beauce, est quant à lui complété en 1880. Le gouvernement fédéral entreprend pour sa part de relier les Maritimes au Québec à l'aide de l'Intercolonial, terminé en 1876.

Il importe de comprendre que la construction du Grand Tronc et de l'Intercolonial, les deux principales lignes ferroviaires présentes au Québec, n'est qu'un élément d'une politique canadienne globale. En effet, malgré de remarquables efforts de la part du gouvernement québécois, le principal maître d'œuvre en matière de développement des

¹⁰ Paul-André Linteau et al., *Histoire du Québec contemporain*, Boréal compact, tome 1, 1989, p. 104-105.

¹¹ De 1867 à 1896, le gouvernement québécois investit 14,5 millions \$ en subsides aux entreprises ferroviaires. Voir Paul-André Linteau, *Op. Cit.*, p.106.

chemins de fer reste le gouvernement canadien et la bourgeoisie canadienne-anglaise qui l'appuie. Ces derniers disposent de ressources financières considérables et le quadrillage du territoire canadien par le rail est un des piliers de la *National Policy*, la politique de développement canadienne au XIX^{ème} siècle. Il importe de mentionner que depuis la Confédération (1867), le gouvernement fédéral est de loin le principal responsable politique en matière de transport et qu'il déploie des efforts considérables pour que des liaisons est-ouest se développent à l'intérieur du pays, et ce jusqu'à l'océan Pacifique.

Malgré les sommes considérables impliquées dans le projet, le Grand Tronc est un échec commercial. En effet, contrairement aux attentes de ses promoteurs, cette ligne ne parvient pas à détourner vers Montréal une part significative du lucratif marché que représente le blé américain. En 1860, le réseau ferroviaire américain expédie cinquante fois plus de blé vers New York, via le canal Érié, que le Grand Tronc n'en amène à Montréal. De plus, plutôt que de passer à proximité du Saint-Laurent et ainsi consolider les centres urbains existants, le tracé du Grand Tronc est construit à l'intérieur des terres, ce qui facilite la desserte des Cantons de l'est et de la région des Bois-Francs. Il en résulte cependant un véritable vide aux abords de la ligne entre Montréal et Rivière-du-Loup, si bien que des jonctions ferroviaires doivent être créées de toute pièce le long du tracé pour relier au réseau les localités du littoral.¹²

Malgré tout, au début du vingtième siècle, le chemin de fer occupe une position dominante dans les transports terrestres effectués sur le territoire québécois. Les 5 600 km de voies ferrées présentes en 1901 et les sommes colossales investies témoignent de la confiance que les gouvernements et hommes d'affaires placent dans ce moyen de locomotion.¹³

Il faut dire que les routes du XIX^{ème} siècle sont d'une qualité inégale et servent la plupart du temps de relais entre un village et la gare ferroviaire ou le port le plus proche.

¹² Daniel Latouche, *A la remorque des transports*, Québec science, 1980, p.50-51, (280p.).

¹³ En 1860 le Canada-Uni (Québec et Ontario moderne), a contracté une dette de 54 142 044 \$, attribuable en grande partie aux dépenses ferroviaires. Voir Jacques Lacoursière et al., *Op.Cit*, p.298.

Il s'agit donc d'un complément aux réseaux ferroviaires et maritimes.¹⁴ Il est d'ailleurs intéressant de remarquer qu'aujourd'hui la hiérarchisation des modes existe toujours, mais elle est inversée.

« Mal entretenues, elles se transforment en borbier dès que la pluie paraît. Plusieurs routes ne sont utilisables efficacement qu'en hiver, alors que le froid et la neige aplanissent les difficultés ».¹⁵ Quelques routes à péage existent près des centres urbains, et sont de meilleure qualité. C'est notamment le cas du chemin reliant Montréal à Lachine, le premier du genre, inauguré en 1805.¹⁶ De même, quelques artères en milieu urbain sont recouvertes d'asphalte (macadam), mais il s'agit d'exceptions.¹⁷

La situation est particulière en milieu rural, car les lignes de chemin de fer, insuffisantes en dehors des grands centres, sont souvent trop éloignées pour constituer une alternative. Les agriculteurs n'ont cependant pas de grandes exigences en matière de voirie et sont peu disposés à réclamer des routes à péage.¹⁸ Malgré tout, à la fin du XIX^{ème} siècle, le réseau routier dessert la majeure partie du territoire.

D'autre part, la progression de la colonisation agricole et l'exploitation forestière sont indissociables de l'extension des routes terrestres. Vers 1840 l'espace seigneurial de la vallée du Saint-Laurent est à toute fin pratique rempli. Le Saguenay, le Bas Saint-Laurent, les Basses-Laurentides et l'Outaouais sont alors colonisés. Cette occupation des régions périphériques se fait conjointement avec le développement de l'industrie forestière et la pratique de l'agriculture.

La colonisation n'empêche toutefois pas un nombre considérable de chômeurs de s'exiler aux États-Unis. En effet, dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, l'industrie

¹⁴ Chris Andrae, *Lines of country: an atlas of railway and waterway history in Canada*, Boston Mills Press, 1997, p.7.

¹⁵ Ibid., p.113.

¹⁶ Raymond Landry, *Histoire de l'évolution de la compétence gouvernementale en matière de voirie au Québec : du début du XVII^{ème} siècle à nos jours*, Québec, 1993, p.12 (58p.)

¹⁷ A l'origine, le macadam était un revêtement de chaussée composé de pierre concassée et de sable que l'on fixait à l'aide de rouleaux compresseurs à vapeur.

¹⁸ Serge Courville et al., *Atlas historique du Québec, Le pays laurentien au XIX^{ème} siècle, les morphologies de*

navale et le commerce du bois déclinent. Le remplacement des navires en bois par des navires plus solides, d'abord en fer, ensuite en acier, ainsi que l'adoption du libre-échange par l'Angleterre expliquent ce phénomène. L'industrie légère se développe, surtout à Montréal, mais le virage industriel se fait trop lentement pour éviter l'exode des milliers de sans-travail. Mentionnons que le gouvernement provincial encourage la colonisation en défrayant le coût des chemins de colonisation.¹⁹

Le véritable concurrent du chemin de fer au XIX^{ème} siècle demeure le transport maritime. Montréal devient d'ailleurs le plus important port au Canada et un des grands ports du continent. Les milieux d'affaires montréalais ont contribué activement à ce succès en faisant construire dans le Saint-Laurent un chenal permettant aux navires à fort tonnage de se rendre jusqu'à Montréal. Auparavant, la présence de récifs et le manque de régularité de la profondeur du fleuve obligeaient les navires transatlantiques à s'arrêter à Québec. Cette escale est maintenant remplacée par Montréal où les cargaisons sont déchargées et ensuite transférées dans des embarcations à faible tirant d'eau, plus adaptées à la navigation par canaux. Construit en 1850-1851 en amont de Québec, le chenal sera agrandi par la suite.²⁰ Il en résulte le transfert d'une part importante de l'achalandage du port de Québec vers celui de Montréal.

Ce phénomène sera accentué pendant la première décennie du XX^{ème} siècle par divers projets de réaménagement des installations portuaires montréalaises. L'espace d'accostage est augmenté, les vieux quais sont remplacés par d'autres à haut niveau et de nouveaux quais sont également construits dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve. Les nouveaux quais et la construction d'un mur sont particulièrement appréciés des résidents de l'île, car ils protègent la basse-ville des inondations. Il devient dès lors possible de construire des bâtiments permanents, sans se soucier des crues printanières.²¹ Par ailleurs, bien intégré au réseau de voies ferrées et disposant

base, Sainte-Foy, Presse de l'université Laval, 1996, 182p.

¹⁹ Acte des chemins de colonisation. Voir Raymond Landry, *Op.Cit.*, p.17.

²⁰ Paul-André Linteau et al., *Op.Cit.*, p.116.

²¹ *Ibid.*, p.453.

d'élevateurs et de convoyeurs, le port de Montréal devient un chef de file dans l'exportation de céréales vers l'Europe.

Parallèlement à la modernisation du port de Montréal, un certain dynamisme est observable au niveau local. Du cabotage (navigation qui s'effectue près des côtes, entre les ports canadiens) est effectué à l'aide de goélettes à voile sur le Saint-Laurent, notamment en Gaspésie, dans le Bas du Fleuve et sur la basse Côte-Nord. De tels navires sont entre autres construits dans les localités de Gaspé, Pabos et dans la Baie des Chaleurs. Véritables camions fluviaux, ils sont utilisés dans la collecte des produits agricoles, l'expédition des produits de la pêche vers les marchés urbains et la distribution de biens manufacturés vers les collectivités rurales. De plus, partir de 1880 les goélettes servent à approvisionner les fabriques de pâtes et papier en bois de pulpe.²² Il est également connu qu'au moins 400 goélettes ont été construites sur la côte Gaspésienne entre 1777 et 1895.²³

Ces embarcations, en raison de leur faible tirant d'eau et de leur incomparable manœuvrabilité ont assuré la desserte côtière de la péninsule jusqu'aux débuts du vingtième siècle. A ce moment, la plus grande régularité des bateaux à vapeur ainsi que la concurrence du train pour le transport des marchandises et des personnes entraîne leur déclin.²⁴ Par ailleurs, soulignons que dans plusieurs régions du Québec au XIX^{ème} siècle, le transport maritime demeure de loin le principal moyen de transport, en raison du manque de desserte ferroviaire.

Les bouleversements liés au développement des chemins de fer et de la navigation à vapeur sont tributaires du processus d'industrialisation massive qui prend place. Le matériel ferroviaire et les bateaux à moteur en acier sont à la fois des produits industriels et des moyens permettant de transporter d'autres produits industriels. Ils exigent la présence d'installations manufacturières d'envergure et une main d'œuvre

²² Jean Provencher, "La grande époque des goélettes", *Forces*, numéro 122, 1999, p.69.

²³ David J.McDougall, « Gaspé coasting shooners in the 18th and 19th centuries » dans *Traditions maritimes au Québec*, Gouvernement du Québec (actes d'un colloque), 1985, p.372.

²⁴ Alain Franck, "La goélette à voile du Saint-Laurent" dans *Traditions maritimes au Québec*, Gouvernement

abondante. L'industrialisation implique la croissance des villes et un nouvel équilibre entre celles-ci et les villages ruraux. Il en résulte de nouveaux patrons de déplacement, à l'échelle urbaine (naissance du transport en commun) et à l'échelle régionale (allers et retours entre la ville et la campagne pour des fins commerciales ou récréatives).

Enfin, ce processus d'industrialisation, déjà plus avancé en Europe, entraîne des bouleversements sociaux qui peuvent être comptés parmi les facteurs à l'origine d'une émigration massive vers l'Amérique. L'émigration en provenance de Grande-Bretagne a été particulièrement importante. Les nouveaux moyens de transport qui sont disponibles rendent possible ces vastes mouvements de population de l'Europe vers le continent américain, et de l'est du continent vers l'ouest, jusqu'à la Côte du Pacifique qui est atteinte et qui se développe à son tour.

En somme, cette troisième étape de l'historique des transports est marquée par une accélération des déplacements sur l'Atlantique, la naissance de déplacements à l'échelle continentale par le chemin de fer et l'amorce d'une dynamique de déplacements urbains et régionaux par chemin de fer et par tramway (rendue possible par la domestication de l'électricité). Bien que des ressources considérables soient investies dans le transport ferroviaire, les rails ne relient que les grands centres et l'essentiel des déplacements locaux est toujours effectué par les modes traditionnels, à pied et en voiture tirée par des chevaux. Il faut dire que les principales lignes ferroviaires ont été construites dans une perspective pancanadienne, ce qui, sur le terrain, s'arrime mal aux besoins du Québec.

De plus, il existe un déséquilibre important entre les infrastructures de transport locales, nettement sous-développées, et les axes de communication interprovinciaux ou internationaux, qui reçoivent la part du lion des subsides gouvernementaux et capitaux privés. Montréal est également nettement avantagée par rapport aux autres centres urbains, en raison du développement des lignes de chemin de fer, dont les principales passent sur son territoire. Les travaux effectués à même le Saint-Laurent et les

capitaux investis dans le port contribuent également à faire de la ville un centre économique de première importance en Amérique du nord.

4. Les premières automobiles et la naissance du réseau routier (1907-1945)

Le début du XX^{ème} siècle voit l'arrivée des premières automobiles. Celles-ci, accessibles seulement aux mieux nantis, ont d'abord circulé sur les rues et les routes existantes, entre les voitures et les tramways. Leur nombre a ensuite progressé mais leur présence n'a pas modifié sensiblement le patron des déplacements. Leur croissance a toutefois commencé à créer une pression sur l'amélioration des rues des villes et des routes reliant les villes et les villages. Soulignons également que ces tendances sont observables dans l'ensemble du monde occidental, bien que le rythme de développement de l'automobile varie d'une société à une autre. Le tableau 1.1. propose d'ailleurs une comparaison Québec-Ontario pour le premier tiers du siècle.

Tableau 1.1. : Nombre de véhicules automobiles immatriculés
au Québec et en Ontario 1906-1930

ANNÉES	QUÉBEC	ONTARIO
1906	167	1176
1910	786	4230
1920	41562	177561
1930	178548	562506

Source : M.C. Urquhart et K.A.H. Buckley, *Historical Statistics of Canada*, p.550.

Cité par Paul-André Linteau, *Op.Cit.*

En effet, au début du XX^{ème} siècle les routes en terre battue existantes répondent mal aux besoins des automobilistes et constituent un frein au développement de ce mode de transport. Les groupes de pression concernés défendent leur point de vue auprès du gouvernement québécois, et ce dernier se laisse convaincre. En 1907 une politique

d'amélioration des routes rurales est adoptée, mais c'est véritablement à partir de 1912, avec la « loi des bons chemins », que la situation change. Les municipalités, qui sont responsables de l'entretien des routes depuis la Confédération, reçoivent un montant de dix millions \$ pour améliorer le réseau routier. Le recours aux corvées populaires pour l'entretien des routes, procédé peu efficace car basé sur le volontariat, est enfin mis de côté et des subventions sont accordées aux municipalités qui désirent graveler ou macadamiser les infrastructures existantes ou encore en construire de nouvelles. La municipalité qui fait une demande en ce sens doit cependant financer une partie des travaux.²⁵

L'octroi de subventions par le gouvernement est faite de façon discrétionnaire. Pour tenter de limiter les abus, une loi fixe à 800 \$ le montant maximum annuel que peut recevoir une municipalité pour l'entretien des routes. Le montant maximal pour les travaux d'amélioration est quant à lui établi à 500 \$. Malgré ces efforts, les municipalités québécoises se montrent peu empressées de réclamer les subsides offerts. Des conférenciers à l'emploi du service de la voirie sont même envoyés en région pour tenter de convaincre la population de la nécessité d'améliorer l'état des routes.²⁶ D'autre part, à partir de 1909 le système de routes et ponts à péage, qui confiait l'exploitation et la gestion de ces infrastructures à des entreprises privées est aboli. Cette décision fait suite à la mauvaise habitude qu'avaient ces entreprises de négliger l'entretien tout en augmentant régulièrement les droits de passage.²⁷

C'est également en 1909 que le département de la voirie voit le jour. Il s'agit à ce moment d'une composante du ministère de l'agriculture. Deux ans plus tard le département de la voirie devient un ministère distinct. En parallèle à ces changements, un département des transports et des communications voit le jour en 1952. Les deux entités sont séparées en 1969 et le ministère des transports est ainsi créé. Ce dernier fusionne avec le ministère de la voirie en 1972.

²⁵ L'opposition des résidents au recours à la taxation municipale pour financer l'entretien et la construction de nouvelles routes a longtemps constitué un frein en milieu rural. Raymond Landry, *Op.Cit.*, p.22-23.

²⁶ Jean Provencher, *Ils ont bâti le Québec*, Septentrion, 1994, p. 21, (184p.).

²⁷ *Ibid.*, p.27.

La création du ministère de la voirie est en quelque sorte une solution au constat d'échec par rapport aux mesures incitatives, composées de différents programmes de subventions, déployées pour faire assumer aux municipalités rurales leurs compétences en matière de voirie. En effet, les municipalités ont l'habitude de réduire leur contribution au minimum requis pour l'octroi des subventions et deviennent en quelques sortes des abonnées des programmes gouvernementaux.²⁸

On assiste même à une augmentation du nombre de municipalités durant la période, car ce procédé permettait aux collectivités rurales d'obtenir plus de subsides. Ce phénomène atteindra un sommet en 1961, alors que l'on dénombre 1 748 municipalités sur le territoire québécois.

Il faut dire que les moyens financiers des municipalités québécoises sont limités. En conséquence, le gouvernement québécois devient le maître d'œuvre de l'aménagement du réseau routier. De plus, il fait construire et entretenir les éléments de la voirie rurale. Bien que la voirie soit une compétence provinciale, le gouvernement fédéral met à la disposition des provinces un fond pour le développement du réseau routier. C'est ainsi qu'entre 1919 et 1937 le Québec a obtenu 4.7 millions \$. Par la suite, les dirigeants politiques préféreront refuser les subsides au nom du respect des champs de compétence des provinces.

A partir de 1923 une taxe sur l'essence de 2 cents par gallon est imposée et en 1926 le ministère de la voirie est réorganisé administrativement. Pendant la crise des années trente le gouvernement québécois tente de réduire le nombre de chômeurs. Le ministère de la voirie devient alors un important employeur et cette conjoncture permet d'accélérer le développement du réseau routier.²⁹ Par la suite, la croissance du réseau municipal est nettement privilégiée par rapport au réseau de routes nationales. Entre 1933 et 1958 la longueur du premier augmente de 45% (15 380 km à 34 260 km)

²⁸ Voir Raymond Landry, *Op.Cit.*, p.30.

²⁹ Le ministère emploie plus de 23 700 employés saisonniers à l'été 1930.

tandis que le second progresse de 15% (9 035 km à 10 725 km). Notons également que le gouvernement rend obligatoire l'immatriculation des véhicules à partir de 1906 et que c'est à partir de 1923 que la signalisation à l'aide de symboles est uniformisée et érigée en système. La production en série fera éventuellement de l'automobile un moyen de transport accessible aux masses, et non plus un objet de luxe.³⁰

En parallèle se répand l'usage de camions, autobus et taxis. Cette nouvelle situation bouleverse complètement la situation des transports et fait perdre au train sa suprématie. C'est notamment le cas pour les trajets interurbains, pour lesquels l'autobus est bien adapté, en raison de sa rapidité et de sa souplesse. Graduellement le camion devient un concurrent pour le transport de marchandises, quoique ce phénomène reste peu développé avant 1930. Dans les villes, où vivent le tiers des Québécois au début du siècle, les camionneurs remplacent les charretiers et les taxis prennent la place des cochers. Mentionnons au passage qu'au Québec la population urbaine devient majoritaire vers 1915.³¹ Ce développement des villes permet aux agriculteurs de trouver davantage de débouchés pour leurs produits, ce qui entraîne une spécialisation de la production agricole et une intensification des échanges villes-campagnes.

Les conditions hivernales ont d'abord contribué à ralentir la croissance des véhicules à moteur. Suite aux revendications des usagers, le ministère de la voirie effectue une première expérience en ouvrant 135 km de chemins à la circulation hivernale en 1928. L'essai se révèle concluant et le partenariat entre le ministère et un nombre croissant de municipalités permet l'ouverture de la plupart des routes principales dès l'hiver 1958.³² De plus, grâce à l'ingéniosité de Joseph Armand Bombardier, l'arrière-pays est accessible par autoneige, engin motorisé qui deviendra éventuellement la motoneige.

³⁰ L'Américain Henry Ford met sur pied le concept de chaîne de montage pour l'automobile dans la première décennie du siècle.

Chris Andreae, *OpCit.*, p.8.

³¹ Selon William Ryan, historien cité par Paul-André Linteau et al.

³² Jacques Charland, *L'entretien des routes en hiver*, A.Q.T.R., 1985, p.1-2 (20p.).

Les nécessités de la Seconde Guerre mondiale ont par ailleurs été un facteur important dans l'accélération du processus. En effet, il fallait assurer un lien entre le domicile et l'usine des ouvriers travaillant dans l'industrie de l'armement et des explosifs.

L'entretien des chemins en hiver est toutefois fait de manière improvisée, sans plan d'ensemble. Ce n'est qu'en 1947 que le ministère de la Voirie décide de faire une étude sérieuse sur cette question et d'élaborer un plan d'ensemble bien défini.³³ C'est ainsi qu'une politique d'entretien d'hiver entre en vigueur en 1950. Elle prévoit que les grandes artères soit entretenues aux frais de la province et que les routes régionales soient déneigées par les municipalités, avec une aide financière (60 à 75% du coût) de la part de Québec. Par ailleurs, une subvention discrétionnaire peut être accordée concernant les chemins de communication aux municipalités rurales qui en feront la demande.

Comme ce fut le cas pour les chemins de fer, la première route moderne relie Montréal à la frontière américaine, via le pont Victoria. Elle est achevée en 1913 et compte 69 km. Après la Première Guerre mondiale, la voirie devient l'une des grandes priorités gouvernementales et occupe une grande part du budget de l'État. C'est ainsi que de 1913 à 1918 un chantier est ouvert entre Québec et Montréal pour couvrir d'asphalte le chemin du roy. Pour les routes régionales et locales, le gravelage est cependant le mode d'amélioration le plus utilisé, en raison de son coût avantageux.

Pendant cette période les besoins en déplacement sont relativement restreints, comme à l'époque précédente. En effet, une infime partie de la population voyage de façon régulière, soit les commerçants, les chefs d'entreprise et les employés oeuvrant dans le secteur du transport. Le commun des mortels se déplace peu. Le temps disponible pour les loisirs est restreint et les coûts reliés aux déplacements limite les possibilités. L'essor de l'automobile, la réduction des heures de travail, la hausse du niveau de vie et l'amélioration du réseau routier permettront une véritable démocratisation des déplacements et un changement dans les habitudes de vie dans la seconde moitié du siècle.

³³ Ibid., p.4.

5. L'âge d'or de l'automobile (1945 - ...)

Pour des raisons de commodité, les thèmes « le réseau routier » et « développement du réseau d'autoroutes » seront abordés dans deux sous-sections distinctes.

5.1.1. Le réseau routier

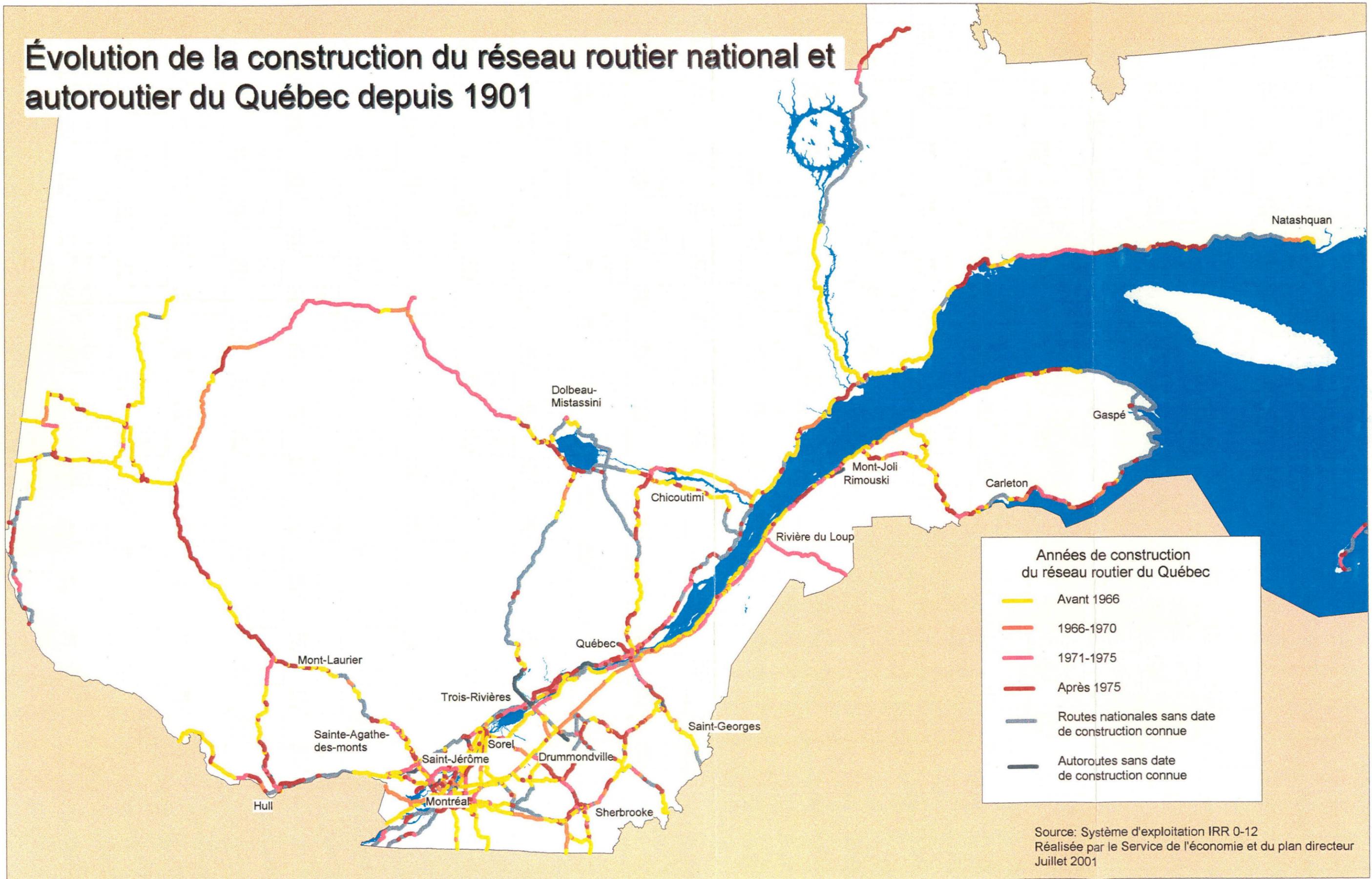
Une fois la guerre terminée, le Québec, tout comme l'ensemble du Canada et les États-Unis, connaît une période de forte croissance économique. Le temps des privations est bel et bien terminé et les consommateurs reprennent vite le temps perdu. Cette tendance se reflète dans les ventes de voitures et la construction de routes. Le parc automobile, qui est de 228 681 véhicules en 1945, passe à 1 096 053 véhicules en 1960.

Vers la fin des années cinquante, toutes les régions et la majorité des municipalités du Québec sont reliées entre elles par des chemins améliorés, soit gravelés ou asphaltés. Cependant, comme il a été mentionné précédemment, le réseau municipal a été priorisé au détriment du réseau de routes nationales. L'impact de cette décision se fait particulièrement sentir à Montréal où la croissance du trafic est importante. De plus, le transport routier des marchandises est en pleine expansion et ses promoteurs réclament une amélioration de la capacité portante des chaussées et l'amélioration des revêtements sur le réseau provincial.

Tableau 1.2.: ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE VOIRIE AVANT LE RAPPORT
BÉRARD (1923-1966)

Années	Montants investis	Pourcentage du budget de la province
1923	12 millions \$	41%
1952	66.8 millions \$	30%
1962	195 millions \$	n.d.
1966	404 millions \$	16%

Évolution de la construction du réseau routier national et autoroutier du Québec depuis 1901



Source : Raymond Landry, *Histoire de l'évolution de la compétence gouvernementale en matière de voirie au Québec : du XVII^{ème} siècle à nos jours*, Québec, 1993, p.42 (58p.)

Comme le montre le tableau 1.2., le gouvernement québécois a procédé à un effort financier considérable en matière de voirie de 1923 à 1966. Les investissements ne correspondent toutefois pas toujours à une volonté de développement économique. Durant la période 1944-1959 le gouvernement Duplessis a fait construire pas moins de 16 000 km de routes. Il faut cependant dire que la grande majorité des travaux ont été entrepris l'année précédant une élection et que la voirie sert de paravent à un véritable système de patronage institutionnalisé.

A l'exception du boulevard Métropolitain et de l'autoroute des Laurentides, les travaux sont faits en milieu rural, où se trouve le bassin d'électeurs de l'Union Nationale. Les historiens possèdent d'ailleurs quantité de témoignages d'entrepreneurs en voirie attestant qu'à cette époque il fallait « voter du bon bord » et contribuer à la caisse électorale du parti pour obtenir un contrat du gouvernement provincial.³⁴ Dans ce contexte, il n'est pas étonnant de constater l'absence totale de plan d'ensemble en matière de construction routière.

En 1960 « l'équipe du tonnerre » de Jean Lesage est portée au pouvoir et un jeune ministre du nom de René Lévesque est chargé d'assainir les mœurs dans le petit monde de la voirie au Québec. Le recours aux soumissions publiques dans l'octroi des contrats gouvernementaux date d'ailleurs de cette époque. Pour combler les besoins de développement et d'entretien du réseau supérieur, négligé par les gouvernements précédents, le ministère songe à une rationalisation de ses activités. En effet, les revenus provenant de l'immatriculation des véhicules et la taxe appliquée sur le carburant sont de loin inférieurs aux dépenses occasionnées. Ces derniers progressent tout de même de 14 à 169 millions \$ entre 1937 et 1962. On procède également à la construction du tronçon québécois de la route transcanadienne, en collaboration avec le gouvernement fédéral.

Suite à des études internes réalisées au ministère, le rapport Bérard en particulier, l'idée d'un nouveau partage des responsabilités en matière de voirie locale refait surface.³⁵

La réforme de la fiscalité municipale de 1979 abondera dans le même sens en invitant les municipalités et leurs citoyens à définir leurs priorités et à réunir les fonds nécessaires à leur réalisation.

Au début des années soixante-dix le gouvernement québécois décide de rattraper le retard qu'il accuse par rapport à l'Ontario et les Etats-Unis en matière d'infrastructures routières. Les orientations gouvernementales en matière de transport sont cependant critiquées par différents groupes de pression et la population en général. On reproche aux décideurs de négliger le transport en commun, à l'exception du métro à Montréal, tout en investissant des sommes considérables pour « bétonner » le territoire québécois. C'est dans ce contexte qu'en 1972 le ministère de la voirie est fusionné au ministère des transports.

Après les Jeux Olympiques et les sommes considérables englouties dans la construction du stade, la part du budget réservée au réseau routier diminue. Les dépenses de voirie, qui représentent 12.5% des dépenses de l'État en 1972, ne sont plus que de 5.6% en 1990. Parallèlement, les montants consentis au transport en commun atteignent près d'un milliard \$ la même année, soit un peu moins de la moitié du budget total du ministère.³⁶

En 1990 le processus de transfert de responsabilité concernant l'amélioration et l'entretien du réseau de routes locales aux municipalités est amorcé. La date à retenir en ce domaine est toutefois le premier avril 1993, car c'est à ce moment que se concrétise le transfert. En échange de leur prise en charge de la voirie locale, les municipalités reçoivent des subventions proportionnelles à la longueur du réseau

³⁴ Jean Provencher, *Op.Cit.*, p.46.

³⁵ Michel Bérard, *Étude de la voirie au Québec pour la recherche de solutions aux problèmes financiers et administratifs*, ministère de la voirie, juillet 1965.

³⁶ Raymond Landry, *Op.Cit.*, p.45-46.

concerné. Il est difficile de savoir si cette opération a eu un impact positif sur le réseau routier, puisqu'aucune étude sur le sujet n'a été réalisée depuis.

Par ailleurs, la construction de ponts au-dessus du Saint-Laurent et l'opération de services de traversiers est une composante fondamentale de l'essor du réseau routier. Les travaux de construction du pont Champlain sont amorcés en 1957 et dureront cinq ans. Une fois achevé, ce pont permet au réseau routier de relier Montréal à Sherbrooke.

La construction du pont de Québec, achevée en 1917 relève quant à elle de la saga. En effet, le pont s'est effondré deux fois et 89 personnes ont perdu la vie sur ce chantier. Il n'en demeure pas moins que ce pont est une merveille technologique pour l'époque et qu'il est toujours le plus long pont de type cantilever au monde, avec ses 1800 pieds de longueur. Soulignons que le pont de Québec ne sera ouvert à la circulation automobile qu'en 1929. Avant cette date il était réservé aux trains. Mentionnons également que la rénovation et l'illumination de ce pont sont prévues pour bientôt.³⁷ À trois-Rivières la population doit faire preuve de patience, puisque ce n'est qu'en 1967 que le pont Laviolette est ouvert à la circulation.

A l'heure actuelle, la congestion routière aiguë qui affecte l'agglomération montréalaise fait l'objet de réflexions au ministère des transports. La commission Nicolet, qui découle du plan de déplacement de Montréal, a été mandaté pour procéder à des consultations publiques. Rappelons qu'en 2000 le temps moyen d'attente pour traverser un pont était de 42 minutes à l'heure de pointe du matin. La construction d'un nouveau pont, fort probablement à péage, ainsi que l'implantation d'un système léger sur rail (S.L.R.) sont parmi les options envisagées.

Parallèlement à la construction de ponts, l'établissement de services de traversiers est une autre mesure qui a amélioré l'efficacité réseau routier. En raison du peuplement des deux rives du fleuve Saint-Laurent dès la période du comptoir, le besoin d'établir

³⁷ Louis-Guy Lemieux, « une prouesse du génie civil au lourd passé », *Journal le Soleil*, 20 mai 2001, p.B1 et B2.

des liaisons inter-rives s'est fait sentir assez tôt. C'est particulièrement le cas entre Québec et Lévis où l'étroitesse du fleuve facilite les communications. A cet endroit, les canots d'écorces (un emprunt aux Algonquins) et par la suite les canots en bois font office de premiers moyens de liaisons. Comme on peut s'en douter, il s'agit d'une option peu sécuritaire, surtout l'hiver avec la présence des glaces. Soulignons qu'à l'occasion du carnaval de Québec, quelques braves nous rappellent aujourd'hui cet élément de folklore.

Au XIX^{ème} siècle la technologie évolue et dans la première moitié du siècle des bateaux à manège remplacent les canots. Il s'agit de navires à fond plat, munis d'une roue à aube actionnée par des chevaux. Dans la seconde moitié du siècle, l'utilisation de navires à vapeur permet d'assurer une liaison plus rapide et plus sécuritaire. En effet, par mauvais temps il arrivait que les bateaux à manège soit emportés de Québec jusqu'à l'île d'Orléans.³⁸ Les navires à vapeur seront éventuellement remplacés par des navires utilisant le moteur à combustion (utilisant d'abord le charbon et ensuite le diesel).

L'ouverture du pont de Québec à la circulation automobile, en 1929, porte un coup dur au service de traversier et surtout à sa rentabilité. Si bien qu'en 1971, à la suite des recommandations du comité Montambeault, le service est étatisé. Le service assuré par les traversiers est alors reconnu comme une partie intégrante du réseau routier et, malgré leurs situations financières difficiles, la Société des traversiers (créée en 1974) acquière progressivement plusieurs services de traversiers.

A l'heure actuelle, la STQ gère les liaisons suivantes : Québec-Lévis; Matane-Baie-Comeau; Saint-Joseph-de-la-Rive – Île aux Coudres; Sorel – Saint-Ignace-de-Loyola; Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine; Montmagny-Îles aux Grues; Rivière-du-Loup – Saint-Siméon ainsi que Île d'entrée – Cap-aux-Meules. Soulignons que certaines liaisons sont gérées par l'entreprise privée. C'est notamment le cas de la liaison Souris (I.P.E.) – Cap-aux-Meules et Matane – Baie-Comeau. Cette dernière, que dirige le

³⁸ Roger Bruneau, *La petite histoire de la traverse de Lévis*, Ministère des transports, 1983, p.16, (99p.).

groupe COGEMA, est un système de traversier-rail qui sert à acheminer l'aluminium et les pâtes et papier produit à Baie-Comeau vers les États-Unis, via le réseau du CN.³⁹

Depuis la crise économique de 1980, le temps des grands chantiers est révolu. Le gouvernement dispose de moins d'argent que par le passé et en matière de transport le temps est à la consolidation du réseau existant. Un des principaux enjeux concernant le réseau routier consiste d'ailleurs à entretenir les infrastructures existantes. La faible densité de peuplement qui caractérise le territoire québécois et les rigueurs du climat sont deux éléments qui font que les coûts d'entretien sont plus élevés au Québec et au Canada qu'ailleurs. A titre d'exemple, notons que dans l'axe Québec-Winsor un kilomètre de route dessert en moyenne 8750 personnes, tandis que dans le nord-est des États-Unis un kilomètre de route dessert en moyenne 62500 personnes.

5.1.2. Développement du réseau d'autoroutes

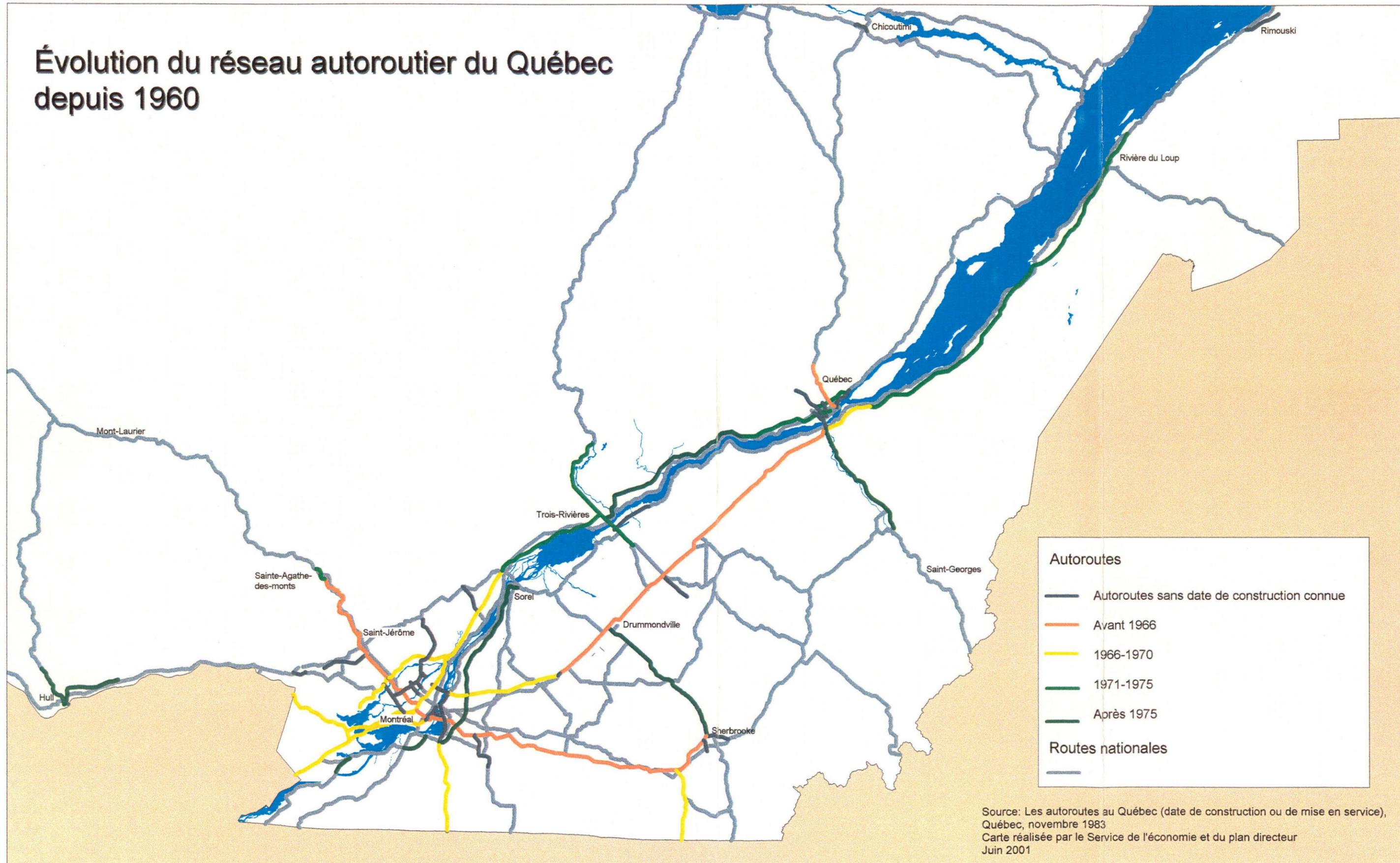
La croissance du parc automobile québécois et l'intensification des déplacements exerce à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle une pression considérable sur le réseau routier existant. En février 1956 un comité chargé d'étudier les problèmes reliés à l'état de la voirie et d'y trouver des solutions remet son rapport. Les membres du comité, suite à une visite effectuée aux États-Unis où ils se sont intéressés aux artères à circulation rapide en opération, recommandent d'imiter le modèle américain. De plus, leur rapport recommande que la première autoroute soit construite dans les Laurentides, en raison de la congestion aiguë qui affecte le tronçon de 46 km reliant Montréal et Saint-Jérôme.⁴⁰ L'expression autoroute fait référence à « (...) une voie routière sans croisement autre qu'étagé, accessible seulement en des points aménagés à cet effet (...) ».⁴¹

³⁹ Mentionnons, à titre d'éclaircissement, que la liaison assurée par la STQ opère de façon complètement distincte de celle gérée par COGEMA. Voir Louis Blanchette, *Histoire de Cogema*, histo-graff, 1993, 169p.

⁴⁰ Le trajet se fait en trois heures à l'époque. *Bref historique de l'office des autoroutes du Québec*, Ministère des transports, 1995, p.1.

⁴¹ Ministère des Transports, *Vocabulaire géographique des transports*, 1974, p.11.

Évolution du réseau autoroutier du Québec depuis 1960



Autoroutes

- Autoroutes sans date de construction connue
- Avant 1966
- 1966-1970
- 1971-1975
- Après 1975

Routes nationales

-

Source: Les autoroutes au Québec (date de construction ou de mise en service), Québec, novembre 1983
Carte réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur
Juin 2001

Une année plus tard, le gouvernement québécois crée l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides, qui se voit confier la gestion du projet. Ce dernier est finalisé en octobre 1959. En mai 1961 l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides devient l'Office des autoroutes du Québec et l'organisation devient responsable de la construction et de l'exploitation des autoroutes à venir.

Comme les besoins sont nombreux et que les ressources financières du gouvernement québécois sont limitées, l'Office a recourt à partir de 1958 au système des autoroutes à péage, procédé populaire aux États-Unis, pour les voie rapides desservant les Laurentides, les Cantons de l'est et la rive nord du Saint-Laurent. Pour l'autoroute des Laurentides, par exemple, trois postes de péage sont en opération, soit ceux de Laval-des-Rapides, Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme. On pourrait penser que la perception d'un droit de passage a fait chuter l'achalandage. Or, il n'en est rien. A titre d'exemple, pour l'année 1961 le nombre de passages pour les trois postes est de 15 094 102. Notons que ce chiffre regroupe l'ensemble des véhicules routiers (automobile, autobus, camions, etc.). En 1970, l'autoroute, qui se rend maintenant jusqu'à Sainte-Adèle, a vu son achalandage grimper à 37 740 525 passages.⁴²

L'Office des autoroutes est intégré au ministère des transports le premier janvier 1983, dans le cadre de la loi 88. Cette fusion est faite dans le but de rationaliser l'utilisation des ressources. L'année suivante, faisant suite aux demandes de la population concernée, le gouvernement du Québec décide d'abolir graduellement, mais totalement, le péage autoroutier. Notons que cette décision prive l'État de revenus importants. A titre d'exemple, les postes de péage situés sur l'autoroute des Laurentides ont rapporté à eux seuls 16.2 millions \$ en 1980.

5.2. Transport ferroviaire

A partir des années trente, le transport ferroviaire amorce un long déclin. La crise économique et ces nouveaux compétiteurs que sont les véhicules à moteur forcent les

⁴² Ibid., p.27.

magnats des chemins de fer à réorganiser l'industrie. Quelques tronçons peu utilisés sont ainsi abandonnés et dans les années cinquante les moteurs diesel remplacent la vapeur. La Seconde Guerre mondiale constitue cependant une très bonne période, car le volume de fret augmente alors de plus du double.⁴³ Graduellement, une certaine spécialisation s'opère : les trains se concentrent dans le transport de marchandises en vrac (blé, fer, charbon), tandis que les camions accaparent le marché des biens de plus grande valeur. Cette tendance se poursuit jusque dans les années soixante-dix, où un certain équilibre est atteint entre les deux modes.

Le train perd également la position dominante qu'il occupait dans le transport des personnes. Malgré un bref intermède qui favorise l'usage du train lors de la Seconde Guerre mondiale, l'automobile accapare une part grandissante de ce marché pendant le XX^{ème} siècle. Si l'automobile devient le principal mode utilisé pour le transport des personnes, l'autobus (à partir des années trente), et l'avion (après 1945) attirent une partie de la clientèle. En 1977 le gouvernement fédéral s'implique en créant Via Rail, une entreprise oeuvrant uniquement dans le transport ferroviaire des personnes qui remplace les services de transport de passagers offerts par le CN et le CP. Ce thème sera traité plus en profondeur dans une section ultérieure.

La déréglementation des services de transport (1988), ainsi que les accords de libre-échange (1994 pour l'ALENA) ont accru la concurrence entre le train et son principal rival pour le transport des marchandises, le camion. C'est dans ce contexte que le CN et le CP décident d'abandonner certaines lignes et des parties de leur réseau. Dans les années 80 le ministère des transports du Québec œuvre pour permettre la réutilisation et éviter le morcellement des emprises abandonnées. C'est ainsi que l'exploitation commerciale de certains de ces tronçons sera confiée à de petites entreprises ferroviaires, nommées CFIL (chemin de fer d'intérêt local). Généralement de petite taille (moins de 500 km de rails), les CFIL sont plus au fait des besoins des régions où ils sont implantés que les grandes sociétés ferroviaires. Cet avantage, ainsi que leur souplesse

⁴³ De 76.8 million de tonnes en 1938 à 160.9 million de tonnes en 1944. Chris Andreae, *Op.Cit.*, p.9.

EMPRISES FERROVIAIRES ABANDONNÉES

(ACQUISES PAR TRANSPORTS QUÉBEC DEPUIS 1994)



CORRIDORS ET POINTS MILLIAIRES			PROPRIÉTÉ	PRISE DE POSSESSION	KM	ROUTE VERTE	PISTE OPÉRATIONNELLE
Saint-Jérôme	13.6	Mont-Laurier	138.2	MTQ	juin 1994	200	✓
Rivière-du-Loup	3.8	Front. du Nouv.-Brun	68.6	MTQ, MRN	1987, octobre 1995	104.2	✓
Saint-Isidore	209.0	Pohénegamook	68.2	MTQ	octobre 1995	225	✓
Low	36.3	Messines	75.2	MTQ	octobre 1995	62	✓(25km)
Shannon	16.8	Rivière-à-Pierre	55.6	MTQ	juillet 1996	63	✓
Pointe-aux-Trembles	15.9	St-Basile-Sud	25.6	MTQ	juillet 1996	16	✓
Linton	0.7	La Tuque	37.0	MTQ	juillet 1996	57.6	✓
Aston-Jonction	15.9	Saint-Valère	3.2	MTQ	juillet 1996	20.8	✓
Sorel	48.2	Nicolet	77.0	MTQ	juillet 1996	52.8	✓
Richmond	86.9	Charny	0.0	MTQ	juillet 1996	139	✓
Granby	16.7	Marieville	38.5	MTQ	juillet 1996	35	✓(28.4km)
St-Rémi	6.5	Hemmingford	19.5	MTQ	juillet 1996	21.6	✓
Valleyfield	33.0	Lacolle	2.0	MTQ	juillet 1996	49.8	✓
Huntingdon	38.9	St-Constant	72.5	MTQ	juillet 1996	53.6	✓
Sainte-Martine	0.0	Beauharnois	5.0	MTQ	juillet 1996	9.0	✓
Triquet	0.0	Petite-Chute	8.7	MTQ	juillet 1996	13.8	✓
Antenne Natagan	0.0	Barraute	5.2	MTQ	juillet 1996	8.4	✓
Rouyn	42.2	Taschereau	2.7	MTQ	juillet 1996	70.9	✓
Témiscaming	40.5	Angliers	116.9	MTQ	septembre 1997	134	✓(18.3km)
Québec	1.75	Shannon	16.78	MTQ	avril 1999	24	✓
St-Romuald	111.35	Lévis	119.2	MTQ	mai 1999	12.5	✓



LÉGENDE

- Emprise acquise par MTQ
- Réseau ferroviaire en opération
- MRC

Service de la géomatique, M.T.Q.
Juin 2001

NOTE: 1-Le corridor ferroviaire-Rouyn/Taschereau: Le ministère de l'Environnement possède une partie de l'emprise, située dans le parc d'Alguebelle entre les points milliaires 10.33 et 14.03.

2-Le corridor ferroviaire-Témiscamingue/Angliers: Le ministère des Ressources naturelles possède 11.9 km, qui sont situés entre Témiscamingue et Kipawa, soit entre les points milliaires 40.5 et 47.9.

organisationnelle leur permet d'être compétitif dans l'opération de lignes à faible densité de trafic.

Malgré d'indéniables succès, la plupart des CFIL ont de la difficulté à composer avec les coûts d'entretien des infrastructures qu'ils utilisent et restent assujettis aux ententes de service qui les lient aux grands transporteurs. En effet, dans plusieurs cas les CFIL doivent utiliser le réseau du CN ou du CP pour faire transiter leurs marchandises. A l'heure actuelle les CFIL sont donc pour la plupart des entreprises de sous-traitance qui permettent aux grandes entreprises ferroviaires de se concentrer sur la desserte de voies principales à haute densité de trafic sur de longues distances. Le Québec compte actuellement 6600 km de chemin de fer, dont le quart est constitué des différents CFIL. Le réseau sert au transport de plus de 80 millions de tonnes de marchandises annuellement, la moitié de ce tonnage étant attribuable au fer de la Côte-Nord / Nouveau-Québec.⁴⁴

5.3. Transport maritime

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 est sans conteste l'événement majeur de l'histoire du transport maritime au Canada et au Québec au vingtième siècle. Au terme des travaux la profondeur des canaux reliant Montréal aux Grands Lacs passe de 4,20 m à 8,10 m, ce qui permet aux cargos de naviguer sans transbordement des Grands-Lacs à l'océan Atlantique. Pour le Québec ce projet a des retombées néfastes. En effet, les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières perdent une partie du marché de l'expédition et de la manutention des céréales de l'ouest canadien au profit de l'Ontario. De plus, les contribuables québécois sont mis à contribution pour payer le coût des travaux.⁴⁵

⁴⁴ Jacques Ruel, « Vers un plan de transport de la Mauricie » dans *Inventaire des études techniques et des articles publiés sur le transport ferroviaire des personnes et des marchandises*, Ministère des transports du Québec, 2000, p.14 à 16.

⁴⁵ Paul-Henri Guimont, *La canalisation du Saint-Laurent*, École sociale populaire, 1940, p.27, (32p.).

Au même titre que le dragage du fleuve avait désavantagé le port de Québec au XIX^{ème} siècle, la construction de la voie maritime élimine pour plusieurs navires la nécessité de transborder leurs marchandises au port de Montréal.

Par ailleurs, l'utilisation répandue des conteneurs (contenants en métal de grande dimension), à la fin des années soixante, contribue de façon appréciable à la modernisation du transport maritime et donne un second souffle au port de Montréal, qui déclinait depuis la construction de la voie maritime. L'utilisation des conteneurs facilite le chargement des marchandises à bord des navires et simplifie les transferts intermodaux de marchandises (les conteneurs sont aussi appropriés au transport par train que par bateau). A partir de 1960 un service régulier de brise-glace est mis en service sur le fleuve Saint-Laurent. Les navires transocéaniques peuvent alors acheminer de grandes quantités de fret (marchandises) sur le Saint-Laurent toute l'année.

Depuis l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, le trafic de marchandises qui y circulent a augmenté de façon régulière jusqu'à la fin des années soixante-dix. De la fin des années soixante-dix à 1993 les tonnages ont chuté pour se stabiliser au début du XXI^{ème} siècle.⁴⁶ Par ailleurs, le dernier quart du XX^{ème} siècle a vu le trafic maritime national décliner au profit du trafic maritime international. Cette tendance s'est accentuée depuis.

Aujourd'hui les infrastructures de transport maritime sont sous-utilisées, en dépit du fait que l'utilisation de ce mode soit avantageuse au point de vue environnemental et sécuritaire.⁴⁷ De plus, même si la plupart des intervenants en matière de transport arrivent à la conclusion qu'il serait bénéfique pour les infrastructures routières de privilégier le transport maritime, les courtes distances, le faible volume de trafic et

⁴⁶ Ministère des transports, *Politique de transport maritime et fluvial*, Québec, mai 2000, p.6, (34p.)

⁴⁷ Michel Dignard, « Création d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent », *Recherches Transport*, no.6, mars 1996, p.10, (10-15).

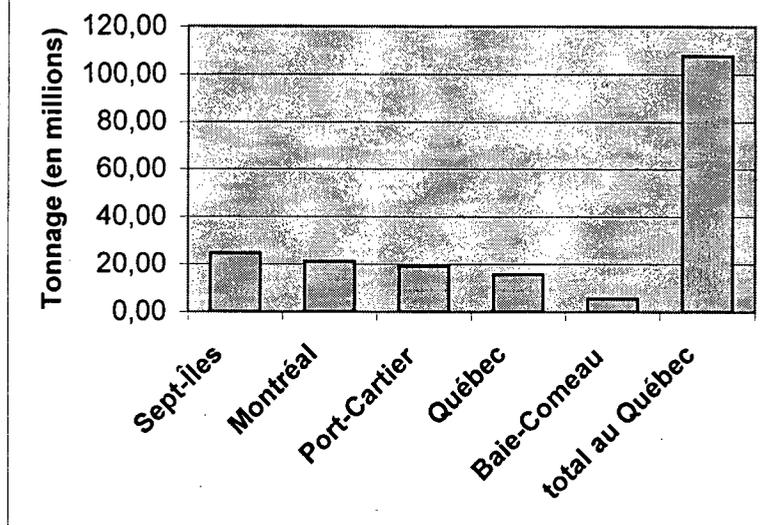
l'importance des frais portuaires qui caractérisent le marché québécois limitent cette possibilité.⁴⁸

A moyen et long terme, les experts en transport maritime prévoient que la taille des cargos transocéaniques aura des impacts sur l'achalandage de la voie maritime du Saint-Laurent. Le gabarit des écluses et la baisse du niveau d'eau qui affecte le fleuve, particulièrement à proximité de Montréal, ne permettront plus le passage de navires à fort tirant d'eau. Les ports du Saint-Laurent, tout comme certains ports de la côte de l'Atlantique, devront s'ajuster à cette situation. On sait par ailleurs qu'il s'effectuera une hiérarchisation plus forte des itinéraires et des ports desservis. Ainsi, les super cargos s'arrêteront à un nombre limité de ports d'où la marchandise sera réacheminée, par voie ferrée ou sur des navires plus petits, adaptés aux itinéraires qu'ils desserviront. Les ports du Saint-Laurent devront donc faire face à ces changements et se positionner dans le marché du transport maritime en fonction de la profondeur d'eau (Québec) ou des équipements de déchargements dont ils disposent (Montréal).

Le réseau portuaire du Québec compte actuellement 47 ports utilisés pour le transport des marchandises. De ce nombre, les quatre principaux ports, Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier et Québec sont responsables de 76% du volume des marchandises transportées. Comme l'indique le graphique 1.1., le port de Montréal se spécialise dans la manutention de marchandises transportées par conteneurs, alors que les ports de Québec, Sept-Îles et Port-Cartier exploitent davantage le créneau du vrac (liquide ou solide).⁴⁹

⁴⁸ Dans le seul axe Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, on dénombre en moyenne 500 camions lourds par jour, soit 20% du débit total. Ce trafic exerce une pression non-négligeable sur le traversier de l'endroit en plus d'indisposer les résidents en raison du bruit. MRC de Charlevoix-est, *Premier projet de schéma d'aménagement révisé, commentaires du MTQ*, décembre 1998, p.13.

**Graphique 1.1. : Marchandises
manutentionnées dans les
principaux ports du Québec (1998)**



La survie de plusieurs ports locaux est remise en question en raison du désengagement du gouvernement d'Ottawa qui caractérise la politique maritime adoptée en 1995. D'ici à l'an 2002 le gouvernement fédéral prévoit transférer aux municipalités concernées 37 ports en territoire québécois. Par ailleurs, cette opération ne concerne pas les principaux ports, qui sont rentables, et exclue tout transfert de pouvoir.

5.4. Transport aérien

Le développement du transport aérien, au Canada et au Québec, du moins à ses débuts, est indissociable des deux guerres mondiales. Lors de la première (1914-1918), La Royal Air Force britannique établit la première liaison aéro postale au pays entre Montréal et Toronto. L'aviation commerciale devient quand à elle une réalité à partir de 1919 par le biais de la ligne Baddeck (Nouvelle-Écosse) – Rimouski - Lac à la Tortue

(près de Grand mère en Mauricie). Les pilotes démobilisés à la fin du conflit sont alors recyclés dans l'aviation civile. C'est ainsi que les appareils en circulation effectuent des vols de reconnaissance pour le compte de l'industrie des pâtes et papiers, dans le but de lutter contre les feux de forêt.⁵⁰ Des appareils sont également utilisés pour des fins de prospection et exploitation minière. L'avion sert aussi à la desserte des communautés isolées. C'est notamment le cas sur la Côte-Nord, où le service est assuré par la Canadian Transcontinental Airways à partir de 1927.

Le gouvernement fédéral, de qui le transport aérien relève, se montre d'abord peu intéressé à l'essor de l'aviation. Ce sont les responsables de la défense nationale qui convaincront les dirigeants politiques d'appuyer cette activité nouvelle. C'est ainsi qu'en 1927 ce ministère met sur pied un programme d'aide à la construction d'aéroports.⁵¹ Le succès de cette mesure permet à l'aviation civile de disposer de pilotes formés localement et au ministère de disposer de personnel qualifié dans l'éventualité d'une guerre.

C'est justement ce qui se produit entre 1939 et 1945. Pendant la Seconde Guerre mondiale Ottawa prend le contrôle des aéroports existants, en construit de nouveaux et mobilise les pilotes pour l'effort de guerre. A ce sujet, mentionnons la création de l'escadrille des Alouettes en 1942, entièrement composée de francophones. Ces pilotes, ainsi que ceux affectés aux sein des autres unités acquièrent une expertise qui sera utilisable dans la vie civile, une fois le conflit terminé.

Notons au passage qu'en 1937 le gouvernement canadien instaure et finance une ligne aérienne qui sert de filiale aux sociétés ferroviaires, la Trans-Canada Air Lines. Cette entreprise deviendra Air Canada en 1964 et sera privatisée en 1988.⁵² Un autre combat concernera le transport aérien dans les années soixante-dix, soit celui de la francisation des aéroports situés en territoire québécois. A ce sujet, notons que Transports Canada et les compagnies aériennes opposent une vive résistance à l'implantation du

⁵⁰ Société historique du Marigot, *Évolution de l'aviation au Québec*, Longueuil, 1985, p.6 et 7, (32p.)

⁵¹ T.M. McGrath, *History of Canadian Airports*, Éditions Lugus, 1991, p.12 à 23.

⁵² Statistique Canada, *L'aviation au Canada*, 1993, p.28, (226p.)

bilinguisme dans les services gouvernementaux. Sur le terrain, des Associations comme celle des Gens de l'Air font avancer cette cause, qui à partir de 1976 canaliserait beaucoup de temps et d'énergie.⁵³ Il est à ce sujet malheureux de constater que vingt-cinq ans plus tard, le problème est toujours d'actualité.⁵⁴

Une part de la croissance de l'utilisation de l'avion comme moyen de transport est attribuable aux changements technologiques opérés dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle. En 1954 le turbopropulseur est utilisé par Air Canada pour la desserte de liaisons intérieures et extérieures sur des appareils comme le DC-3 et le Vanguard. Au début des années soixante, l'utilisation des turboréacteurs permet aux transporteurs d'utiliser des appareils pouvant loger plus de passagers et se déplaçant plus rapidement. L'apparition des avions gros porteurs et de moteurs plus performants dans les années soixante-dix contribue également à rendre le transport aérien plus concurrentiel et plus attrayant.⁵⁵

Au milieu des années quatre-vingt le gouvernement fédéral établit une politique dite : « Aller sans entraves » qui signifie le début du processus de restructuration qui aboutira à l'existence de deux grands transporteurs au Canada. Ce phénomène est accéléré à partir de 1987 par une nouvelle politique aérienne fédérale. La déréglementation et la recherche d'un marché aéronautique plus concurrentiel sont alors à l'ordre du jour. Paradoxalement, Air Canada et ses filiales détiennent aujourd'hui un monopole de fait sur plusieurs lignes aériennes au pays, bien que quelques transporteurs régionaux réussissent tant bien que mal à tirer leur épingle du jeu. Au Québec, Air Canada et ses filiales (Air Nova, Aviation Québec-Labrador et Air Creebec) occupent 90% du marché. En marge des grands marchés, des transporteurs régionaux, tel Air Inuit et Air Creebec opèrent à l'intérieur de territoires spécifiques. Air Creebec dessert le secteur de la Baie James et Air Inuit dessert le Nunavik (portion du Nord du Québec située au nord du 55^e parallèle.

⁵³ Radio-Canada, *L'aviation au Québec : une aventure passionnante*, Service des transcriptions et dérivés de la radio, script réalisé à partir d'entrevues, 1980, section V p.2.

⁵⁴ En effet, la société Air Canada, qui n'a pratiquement plus de concurrents, affiche dans ce dossier une mauvaise foi évidente. Voir André Pratte, « Welcome aboard », *La Presse*, 2 juin 2001, page éditoriale.

Il est difficile de dissocier l'histoire de l'aviation au Québec de l'histoire de l'aviation au Canada, car les deux vont de pair et la juridiction en matière de transport aérien appartient au gouvernement fédéral. L'histoire de Québecair fait cependant exception à la règle. L'ancêtre de Québecair, Air Rimouski, est fondé en 1947 par un groupe d'hommes d'affaires et de citoyens, dans la ville du même nom. L'entreprise, de taille modeste, fusionne avec le syndicat d'aviation du Golfe pour devenir Québecair en 1953.

A ses débuts, Québecair est une école d'aviation qui forme des pilotes.

Progressivement l'entreprise croît et assure la desserte de plusieurs localités à l'est de Québec. L'obtention, au début des années cinquante, d'un contrat d'exclusivité pour la desserte de la ligne Mont-Joli-Terre de Baffin (où une ligne de radar est en construction) permet à Québecair de se munir d'appareils plus imposants et aptes à effectuer de longues distances. En 1957 l'entreprise opère sur tout le territoire à l'est de Montréal. Les années soixante sont marquées du sceau de la prospérité et en 1976 Québecair obtient le lucratif contrat d'exploitation des appareils de la Société d'énergie de la Baie-James (SEBJ). Dans les années 80 l'ajout de nouvelles lignes aériennes, notamment vers la Floride, est compromis par la concurrence d'Air Canada. L'entreprise est acquise par le gouvernement du Québec à la fin des années 70. Cependant, les limites du marché québécois, l'incapacité de Québecair à compétitionner avec des concurrents mieux nantis et le contexte économique difficile qui caractérise la fin des années 80 ont finalement raison de l'entreprise. Comme plusieurs transporteurs régionaux, Québecair éprouve des difficultés financières et est vendu par le gouvernement à Canadian Pacific, en 1987.⁵⁶

Par ailleurs, il n'y a pas que la ville de Rimouski qui possède un passé riche en matière d'aéronautique. Montréal est en effet depuis 1947 l'hôte du siège social de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'OACI a été fondé à la fin de la Seconde Guerre mondiale et sa mission est d'améliorer la sécurité, la fiabilité et

⁵⁵ Statistique Canada, *L'aviation au Canada*, 1993, p.45, (226p.).

⁵⁶ Larry Milberry, *Air Transport in Canada*, vol.1, Canav Books, 1997, p.391, (464p.).

l'efficacité des voyages aériens. Depuis sa création, l'organisation a œuvré à la prévention des accidents, à la lutte contre le terrorisme et à l'imposition de normes limitant le bruit des appareils et les émissions de polluants atmosphériques. Mentionnons également que les sièges sociaux de prestigieuses organisations internationales sont à Montréal. C'est le cas de l'Association du transport aérien international, de la Société internationale de télécommunications aéronautiques (S.I.T.A), ainsi que du plus important transporteur au pays, Air Canada.⁵⁷ De plus, une université, un cégep et des centres de formations dispensent des programmes d'étude en transport aérien. C'est donc à juste titre que Montréal est appelée la capitale mondiale de l'aviation civile internationale.

Dans un autre ordre d'idée, soulignons qu'en matière de transport aérien la polémique entourant la hiérarchisation des aéroports montréalais a considérablement nui au développement de l'industrie du transport aérien au Québec. En 1965-1966 un projet du gouvernement fédéral est élaboré. Ce dernier prévoit la construction d'un aéroport à grande capacité au nord de Montréal. Rappelons qu'à l'époque Montréal est toujours la capitale financière ainsi que la métropole économique du Canada et que la croissance du transport aérien, particulièrement pour les vols entre l'Europe et le Canada, permettait d'anticiper une croissance des déplacements aériens à moyen et long terme. L'idée de construire Mirabel s'appuyait également sur le fait que de 1942 à 1965 la zone urbaine autour de l'aéroport de Dorval s'était considérablement développée. Les nuisances qu'entraînent la présence d'un aéroport en milieu urbain (bruit, pollution) avaient également influencé la décision. Mentionnons également que le gouvernement du Québec avait proposé d'autres sites, mais le gouvernement fédéral a retenu le nord de la région montréalaise.

C'est ainsi que l'aéroport de Mirabel est inauguré en 1975 en plein territoire agricole. Des localités, tel le village de Sainte-Scholastique, sont rayées de la carte et des résidents sont expropriés. Contrairement à ce qui avait été initialement prévu,

⁵⁷ Jean-Louis Fleury, « OACI : l'Organisation de l'aviation civile internationale », *Forces*, no.106, 1994, p.4-11.

l'aéroport de Dorval ne ferme pas ses portes et l'idée de construire une desserte ferroviaire à grande vitesse (monorail) reliant le nouvel aéroport au centre-ville de Montréal est mise au rancart. Dans le cas du maintien des opérations à Dorval, un moratoire de trois ans avant le transfert de la totalité des vols vers Mirabel est accordé aux gens du milieu qui font pression sur le gouvernement d'Ottawa. Pour des raisons politiques le moratoire devient permanent, mais aucun investissement n'est effectué sur les infrastructures, qui sont laissées à l'abandon.

Dans les années 80 la mode est au néo-libéralisme dans les sociétés occidentales et le Canada ne fait pas exception à la règle. Suite aux recommandations du groupe de travail présidé par le ministre Erik Nielsen en 1986, qui recommande le désengagement de l'État en matière de transport, le gouvernement fédéral cède au groupe Société de promotion de Montréal la gestion de l'aéroport de Mirabel.⁵⁸ Par la suite la société Aéroports de Montréal prend le relais. ADM dispose de la pleine jouissance des lieux mais le gouvernement fédéral demeure propriétaire des installations.

A partir de 1992 ADM obtient la gestion des deux principaux aéroports montréalais. Deux ans plus tard l'abandon de la desserte Francfort-Montréal par la compagnie Lufthansa, au profit de Toronto constitue un choc pour ADM. D'autres entreprises avaient fait de même auparavant (Sabena, Air Mexico, Canadien International et autres), mais la perte des 60 000 passagers par an qu'assurait Lufthansa est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Interrogée par les représentants d'ADM, les porte-paroles de la compagnie allemande affirment qu'ils ont de la difficulté à remplir les sièges en classe affaire et qu'à ce chapitre l'avenir semble plus prometteur à Toronto.

La société ADM prend en 1996 la décision de faire de Dorval le principal aéroport de l'agglomération montréalaise et de transformer Mirabel en aéroport spécialisé dans les vols nolisés et tout-cargo (marchandises). Cette décision est loin de faire l'unanimité et un processus long et coûteux de contestation judiciaire est entrepris par deux groupes

⁵⁸ Approvisionnement et services Canada, *Rapport du groupe d'étude au groupe de travail chargé de l'examen des programmes : Transports et croissance économique*, 1986, 433p.

de pression. La coalition élargie pour la sauvegarde de l'aéroport de Montréal Mirabel et les citoyens pour la qualité de l'air réclament, pour des motifs différents, que Mirabel demeure le principal aéroport de la métropole Québécoise. Il faut dire que dans le cadre de ce débat, deux clans s'affrontent et que le ressentiment de la population des Basses-Laurentides qui a été affectée par la construction de Mirabel est bien présent. La cour d'appel donne finalement raison à ADM et les vols internationaux sont transférés de Mirabel à Dorval en septembre 1997.

Cette décision a nécessité d'importants déboursés vers Dorval, dont 200 millions \$ en 1997-1998.⁵⁹ De plus, les compagnies aériennes se plaignent du manque d'espace et des problèmes d'engorgement qui affectent Dorval. La construction d'une jetée internationale permanente, qui se fait attendre, pourrait cependant régler ce problème. En février 2000 ADM annonce publiquement un plan de développement de 1,3 milliard \$ sur vingt ans qui prévoit un nouvel aménagement et un agrandissement des lieux.

Cette décision ne met pas fin au débat et selon certains auteurs, on peut s'interroger sur la pertinence à moyen et long terme de ces investissements. En effet, compte tenu des sommes considérables impliquées, pourquoi ne pas compléter le projet initial de Mirabel qui consistait à relier cet aéroport au centre-ville par une autoroute et une desserte ferroviaire. « (...) Mirabel est accessible 24 heures par jour et offre d'énormes possibilités de développement, tandis qu'à Dorval la capacité des pistes sera atteinte dès 2015 ». ⁶⁰ De plus, rien ne garantit que la population résidant à proximité de Dorval n'exigera pas que le développement de l'aéroport soit freiné avant l'atteinte de la capacité physique des lieux. L'aéroport de Dorval a également ses partisans, et ceux-ci doutent que la capacité de l'aéroport soit atteinte en 2015. Par ailleurs, il est actuellement question de rapatrier tous les vols nolisés de Mirabel à Dorval.

Pendant qu'au Québec la polémique concernant les aéroports montréalais draine beaucoup d'énergie, de temps et d'argent, l'agglomération de Toronto, contrairement à

⁵⁹ Le coût réel du transfert est tenu secret par ADM. Jacques Roy et al., *Une analyse du beau projet d'ADM de 1995 à aujourd'hui*, université du Québec, 2000, p.9, (20p.).

⁶⁰ Jacques Roy et al., Op.Cit., p.15.

Montréal, connaît une remarquable croissance de son trafic aérien. Comment expliquer cette situation ? Il est vrai que le revenu per capita est plus élevé à Toronto qu'à Montréal, que Toronto dispose d'une plus grande proportion de néo-canadiens que Montréal et que cette catégorie de gens voyage plus que la moyenne.

Il est également vrai que la métropole ontarienne sert de relais aux immigrants des Prairies qui en raison de leurs racines européennes voyagent plus que la population en général et que les nombreux sièges sociaux présents à Toronto facilitent l'occupation des sièges en classe affaire. Il est donc plausible que l'évolution du transport aérien reflète tout simplement un phénomène plus global et observable dans le dernier quart du XX^{ème} siècle, le déclin économique de Montréal aux dépens de Toronto. Ce phénomène est également accentué par le fait que les centres de décisions et la centralisation des activités économiques à Toronto sont des réalités tangibles. Il est cependant très probable que la saga des deux aéroports montréalais et la façon pour le moins chaotique avec laquelle le dossier a été mené a nui à la compétitivité aérienne de Montréal.

A l'heure actuelle les infrastructures de Mirabel, malgré leur modernisme, sont sous-utilisées, et le gouvernement du Québec tente de faire du complexe aéroportuaire une zone dérogatoire (une « zone franche » sans le nom) où on mise sur la technologie et la livraison de composantes à haute valeur ajoutée. Du côté de Dorval les autorités se réjouissent de la mise en marché d'une nouvelle génération de moteurs moins bruyants et moins polluants, prévue pour 2002.

Tableau 1.3. : Achalandage (nombre d'arrivées et de départs) dans
les principaux aéroports québécois

Aéroports	Services réguliers		Services d'affrètement		Total
	Opérations intérieures (Canada)	Opérations internationales	Opérations intérieures (Canada)	Opérations internationales	
Dorval	94423	49948	1756	318	146445
Mirabel	64	1330	1180	3890	6464
Jean-Lesage	31228	2448	12	379	34067
Total	125715	53726	2948	4587	186976

Source : Statistique Canada

Dans les régions éloignées l'avion permet de desservir des endroits où il est impensable d'établir une liaison routière ou ferroviaire. L'avion permet l'accès au Grand Nord, le développement de gisements miniers et est à la base des travaux réalisés à la Baie James. Au Nord du Québec, un programme fédéral/provincial s'échelonnant de 1984 à 1994, a permis la construction d'infrastructures aériennes pour treize communautés Inuits.

Rappelons par ailleurs que le mode aérien est le seul moyen de transport qui couvre l'ensemble du territoire québécois.⁶¹ Présentement le réseau supérieur compte 43 aéroports, alors que le réseau local en compte 48. Sur l'ensemble du territoire québécois, le trafic aérien diminue, sauf à Dorval et à Kuujuaq (où la population augmente et où il s'agit d'une zone enclavée). Les coûts élevés des billets expliquent en partie cette baisse. En ce qui concerne le transport de marchandises, l'avion est une option intéressante dans le cas de marchandises de grande valeur,

⁶¹ Les résidents de la Basse Côte-Nord (de Natashquan à Blanc-Sablon), de l'île d'Anticosti et des îles de la Madeleine jouissent d'un tarif réduit sur leur billet d'avion en raison du peu de choix dont ils disposent en matière de mode de transport.

de biens devant être livrés rapidement ou périssables. Le tableau 1.3. montre l'importance de l'achalandage des trois principaux aéroports québécois. L'année de référence est 1998.

5.5. Camionnage

Le développement de l'industrie du camionnage s'est fait au rythme de l'amélioration du réseau routier. En effet, plus les différents paliers de gouvernements ont investi dans l'amélioration des routes et plus le camion devenait compétitif par rapport à son principal concurrent, le train. En raison du faible capital nécessaire à la fondation d'une entreprise de camionnage, (au début du XX^{ème} siècle il suffisait de quelques véhicules pour participer à l'essor de cette industrie naissante), plusieurs petits entrepreneurs québécois s'y sont aventurés. La croissance relativement lente de l'industrie, tributaire de l'état des routes, a permis à ces derniers de s'adapter, si bien qu'aujourd'hui le camionnage demeure une des rares industries oeuvrant dans le domaine du transport où une proportion significative d'entreprises sont dirigées par des Québécois.

A partir de la décennie 1960-1970, le camionnage devient un sérieux concurrent pour le transport maritime et ferroviaire. Ces modes plus anciens accaparaient en effet 98% du marché du transport de marchandises en 1930, les 2% restant étant attribuables au camionnage. En 1974 cette proportion passe à 44%, pour respectivement 42% pour le camionnage.⁶² Il faut dire que le transport routier, en raison de sa grande flexibilité, permet de desservir des portions de territoire qui étaient négligées par le rail et inaccessibles par bateaux. C'est d'autant plus vrai au Québec du fait que le réseau ferroviaire est peu développé comparé à la situation qui prévaut en Ontario et dans l'ouest du pays notamment.⁶³

Le transport routier favorise donc le développement économique de régions auparavant marginalisées par les circuits de transports existants. De plus, le transport de

⁶² Jean Raymond et Sylvain Saumure, *Historique du camionnage*, seconde édition, JSSR éditeur, 1992, p.26, (224p.).

⁶³ C'est encore vrai aujourd'hui, puisque le Québec ne possède que 11.6 % du réseau ferroviaire canadien. Voir, à défaut de mieux, *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue : réseau ferroviaire, infrastructures et structures de l'industrie*, Ministère des transports, avril 2000, p.37 et 42.

marchandise par camion requiert moins de manutention et permet d'offrir un service « porte à porte ».

Puisque c'était dans leur intérêt, les entreprises de camionnage ont joué un rôle important dans la modernisation du réseau routier, l'abolition des péages sur les ponts et autoroutes ainsi que l'ouverture des chemins en hiver. A Maurice Duplessis qui déclarait : « C'est le bon Dieu qui a couvert nos routes de neige et c'est lui qui les déneigera », l'association des camionneurs du Québec répondait : « Aide-toi et le ciel t'aidera ». ⁶⁴ Cette boutade est représentative de la mentalité de « laisser-faire » qui caractérisait alors l'implication étatique en matière de développement économique. A partir de 1960, une attitude nettement plus interventionniste, et plus coûteuse, prévaudra.

Depuis la fin du XX^{ème} siècle un débat sur la contribution de l'industrie du camionnage à l'entretien des infrastructures routières est lancé. Les magnats de l'industrie des chemins de fer sont d'ailleurs les premiers à dire que leurs rivaux n'ont pas à payer pour les routes et les ponts qu'ils utilisent. En effet, au Québec la construction et l'entretien des routes est effectuée par les paliers municipaux et provinciaux de gouvernement. Ce n'est pas le cas des coûts liés à la construction et l'entretien des rails et des stations ferroviaires, entièrement défrayés par les compagnies de chemin de fer. Il faut toutefois, par souci d'équité, mentionner que le CN et le CP ont par le passé largement profité des subsides directs et indirects accordés par le gouvernement fédéral. ⁶⁵

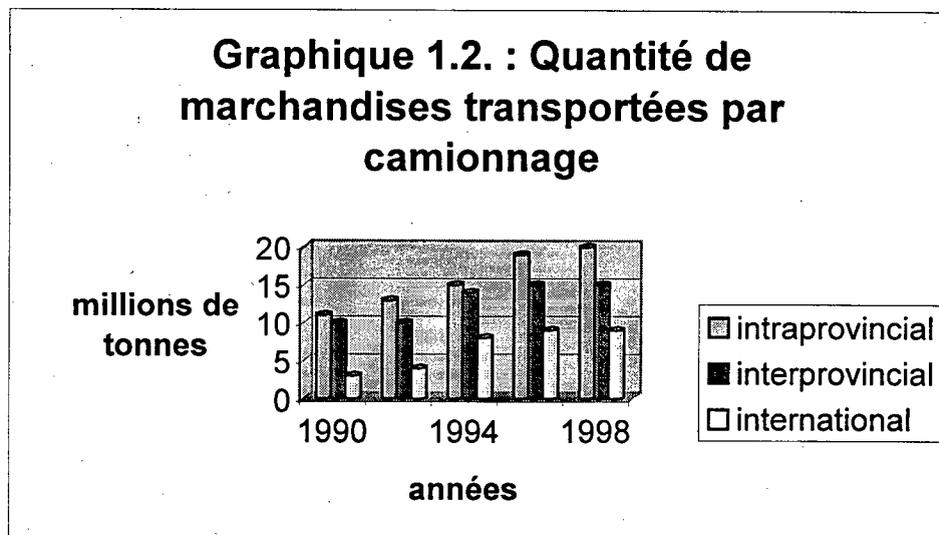
En marge de cette polémique, de plus en plus d'experts en transport font valoir la relation de complémentarité qui existe entre le camion et les autres modes. Si l'intermodalité (utilisation combinée de deux modes de transport ou plus) s'impose logiquement entre le train et le bateau, ou le camion et le bateau, le tandem camion-rail semble plus problématique à arrimer. ⁶⁶

⁶⁴ Jean Raymond, Op.Cit., p.42.

⁶⁵ Ibid., p.65.

⁶⁶ Lire à ce sujet : Michèle Giasson et Jacques Ruel, « les conditions favorables à l'intermodalité rail-route », *Innovation transport*, octobre 1999, p.24-28.

Quoi qu'il en soit, l'industrie du camionnage est en situation de croissance au Québec. Entre 1990 et 1998 le nombre de tonnes de marchandises transportées par camion a connu une hausse continue. Ce constat est valable pour tous les types de déplacements, c'est à dire intraprovinciaux, interprovinciaux ou internationaux.



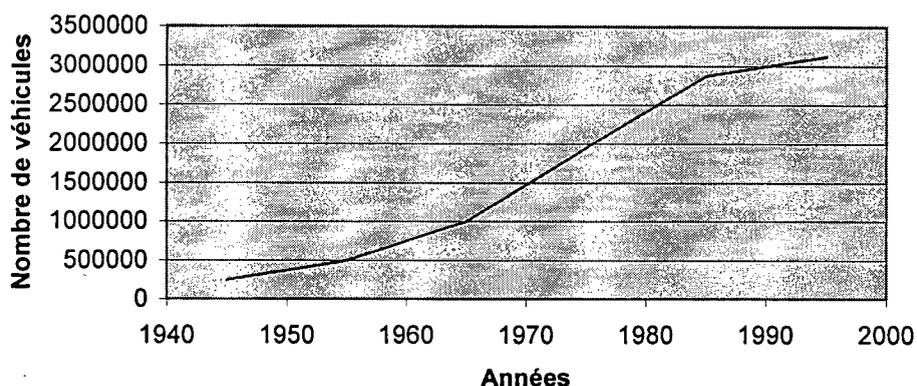
source : Statistique Canada cité par : Ministère des transports, *Les transports au Québec : recueil statistique*, Bibliothèque nationale du Québec, 2000, p.24, (38p.).

5.6. Impacts et conséquences du triomphe de l'automobile

Depuis 1914, le nombre d'automobiles en circulation au Québec a augmenté en moyenne de 12% par année, pour atteindre plus de 3.2 millions de véhicules en 1998.⁶⁷ Comme on peut le deviner, cet accroissement a eu des conséquences importantes sur le mode de vie de la société québécoise.

⁶⁷ Hamid Baghdadi et al., «Le siècle de l'automobile : de la plus belle conquête à la plus grande malédiction? », *Bulletin économique du transport*, Numéro 22, mars 2000, p.1. (23p.).

Tableau 1.3. : Nombre de voitures particulières au Québec (1945-1995)



source : Hamid Baghdadi et al., «Le siècle de l'automobile : de la plus belle conquête à la plus grande malédiction ? », *Bulletin économique du transport*, Numéro 22, mars 2000, p.1. (23p.).

En milieu rural, le rôle des artisans (maréchal, charron, ferblantier, cordonnier, menuisier et autres) est remis en question par la généralisation de l'usage de l'automobile pour les déplacements et la rapidité des communications que ce mode permet. Auparavant, la lenteur des communications favorisait une certaine autarcie des communautés éloignées des grands centres. La réduction des temps de déplacement permet un approvisionnement plus régulier et « ouvre » de nouveaux marchés aux produits industriels, moins coûteux que les produits artisanaux.⁶⁸

Le remplacement des chevaux et des attelages par l'automobile signifie également le début du tourisme de masse. Ce phénomène est rendu possible par la généralisation des vacances payées et la prospérité qui caractérise l'après-guerre. Mentionnons que des déplacements récréatifs ont lieu dans la région de Québec, où les citadins remontent le cours de la rivière Saint-Charles jusqu'aux chutes Kabir-Kouba, un lieu de villégiature fort populaire. La région des Laurentides, au nord de Montréal, est également une destination fort prisée. Ces destinations sont connues et fréquentées

⁶⁸ Bernard Genest, *L'avènement de l'automobile et son impact sur les métiers traditionnels*, Cap aux diamants, no.45, 1996, p.10 (4p.).

depuis longtemps, mais la croissance phénoménale du nombre d'automobiles et l'amélioration du réseau routier accentue l'achalandage. Les masses ont alors la possibilité de se déplacer plus loin, plus vite et à coût relativement abordable.

Pour les séjours de longue durée, la péninsule gaspésienne, l'oratoire Saint-Joseph et la basilique de Sainte-Anne de Beaupré sont des destinations qui connaissent un important achalandage. Par ailleurs, entre les deux guerres mondiales un Bureau provincial du tourisme est créé pour appuyer l'industrie touristique. Ce dernier s'occupe d'organiser des campagnes publicitaires et de distribuer des cartes routières. Les efforts du Bureau portent fruit, car en 1929 on enregistre 625 000 véhicules américains qui franchissent la frontière. Mentionnons que le tourisme représente alors la deuxième industrie en importance au Québec. Fait à noter, dans la première moitié du siècle la plupart des visiteurs étrangers sont des Franco-Américains.⁶⁹

Dans les villes, le triomphe de l'automobile a rendu possible un phénomène connu aujourd'hui sous le nom d'étalement urbain. Il n'est pas inutile de rappeler qu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale Québec et Montréal étaient les villes les plus densément peuplées en Amérique du Nord. A partir des années soixante et soixante-dix, la réduction des heures de travail, la hausse du niveau de vie et l'amélioration du réseau routier incitent la génération dite du baby-boom à imiter le modèle américain. A l'image de ce qui se fait chez nos voisins du sud, des banlieues-champignons se développent à une cadence effrénée en périphérie des centres urbains existants. Les banlieues sont peuplées de *bungalows* unifamiliaux, entourés de pelouse, où l'automobile sert de vitrine, devant les domiciles.

Du point de vue du transport, l'étalement urbain implique une extension des infrastructures routières vers les banlieues et l'accroissement des distances parcourues. En effet, peu d'emplois sont créés dans les nouveaux centres urbains et les résidents doivent généralement retourner chaque jour dans les villes-centres pour travailler. Compte-tenu de la faible densité d'occupation du sol qui caractérise les banlieues et

⁶⁹ Jean-François Larose, « Les débuts du tourisme routier », *Cap aux diamants*, no.45, 1996, p. 28-29 (4p.).

l'importance de l'automobile dans l'imaginaire collectif, la plupart des déplacements se font en automobile.

Ces changements sont encouragés par les pouvoirs publics qui construisent routes et autoroutes et ne font à peu près rien pour contrer la dégradation des villes-centres, liée au vieillissement du cadre bâti et l'exode d'une portion importante des résidents vers les banlieues.⁷⁰ C'est particulièrement le cas dans la région de Québec, où au prorata de la population la ville dispose de trois fois plus de kilomètres d'autoroutes que la ville la plus peuplée au pays, Toronto. A partir de 1993 les autorités de la ville de Québec prennent les grands moyens pour rendre le centre de leur ville plus attrayant. C'est ainsi qu'à coup de centaines de millions de dollars le quartier Saint-Roch devient le bastion d'un mouvement de « retour en ville ». A Montréal les quartiers du Centre-Sud font l'objet d'investissements et le Plateau Mont-Royal devient l'exemple type du quartier branché où il fait bon de vivre. Globalement, les décideurs tiennent de plus en plus compte des interactions entre le transport et l'aménagement du territoire.

Les coûts sociaux et environnementaux reliés à l'étalement urbain commencent à préoccuper les urbanistes et les intervenants en transport vers la fin du vingtième siècle. On réalise qu'une automobile avec une seule personne à bord génère neuf fois la quantité de CO₂ émise par un autobus véhiculant cinquante personnes. De plus, la multiplication de la longueur du réseau routier et la faible occupation du territoire pose de sérieux problèmes au niveau des coûts d'entretien des infrastructures existantes.

En 1997, 92% du kilométrage effectué sur le réseau routier québécois était attribuable aux automobiles individuelles et rien ne laisse présager que cette proportion a changé depuis.⁷¹ Malgré les inconvénients reliés à son utilisation, il faut reconnaître que l'automobile est devenue un symbole de la société québécoise moderne et que

⁷⁰ Concernant l'étalement urbain, consulter François Hulbert et al., *Cahiers de géographie du Québec, numéro spécial sur l'étalement urbain*, université Laval, Vol.38, no.105, décembre 1994, 508p.

⁷¹ Gilles Gonthier, « L'estimation du kilométrage total effectué sur le réseau routier du Québec par type de véhicule », *Bulletin économique du transport*, no.22, mars 2000, p.15, (23p.).

l'attachement que portent les usagers à ce mode de locomotion dépasse toute considération rationnelle.

5.7. Développement des régions

En raison de l'éloignement de certaines régions québécoises par rapport aux principaux centres urbains, le développement du réseau de transport s'y est fait en marge de l'évolution observable ailleurs. C'est notamment le cas de L'Abitibi/Témiscamingue, de la Gaspésie, de la Côte-Nord, du Saguenay/Lac Saint-Jean et du Nord du Québec.

Le Témiscamingue est colonisé dès 1883. La présence de terres propices à l'agriculture et la présence de la rivière Outaouais, qui facilite les communications, explique le développement hâtif de la région, malgré son isolement. En 1910 l'Abitibi est à son tour ouverte à la colonisation. Cette entreprise est facilitée par la présence du chemin de fer Transcontinental à partir de 1912. L'exploitation forestière est de loin la première activité économique, suivie de l'agriculture. Des scieries sont construites le long du tracé ferroviaire qui sera longtemps la seule voie de communication.⁷²

Le développement de gisements miniers (or et cuivre) dans les années trente accélère le peuplement de la région. Ce n'est qu'en 1939 qu'une route reliant l'Abitibi à Montréal est ouverte à la circulation automobile. Comme le mentionnait en 1941 Fortunat Fortier, chef de l'Office de recherches économiques du Québec, la route a été construite dix ans trop tard. « Les gens de l'Ontario ont pris les devants dès l'ouverture de la région (...), ils se sont emparés du commerce ».⁷³

Contrairement aux autres régions périphériques, l'occupation du territoire gaspésien, à l'instar de certains établissements situés sur la Côte-Nord, est ancienne et remonte à la période du comptoir, également appelée Nouvelle-France. En raison de sa proximité

⁷² Odette Vincent et al., *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, Institut québécois de recherche sur la culture, 1995, p.199, (759p.)

⁷³ Ministère des Affaires municipales, de l'industrie et du commerce, *Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1941 : étude sur les courants commerciaux dans l'Abitibi et le Témiscamingue*, 1941, p.61., cité par Odette Vincent et al., Op.Cit., p.304.

des ressources halieutiques du Saint-Laurent, l'économie gaspésienne est basée sur la pêche commerciale, et plus spécifiquement la vente de morues, espèce abondante aux abords du littoral. Le relief accidenté de la péninsule favorise le peuplement d'une mince bande de terre le long du littoral, où s'établissent de petites communautés villageoises.

L'essentiel des communications se fait par voie maritime et le commerce est basé sur le cabotage. Aussi surprenant que cela puisse paraître, les premiers aménagements portuaires ne sont réalisés qu'au début du vingtième siècle. Le quai en eau profonde de Gaspé est par exemple construit en 1910. L'année suivante la ligne ferroviaire Matapédia-Gaspé entre en service, offrant par le fait même une alternative au transport maritime pour la population. En effet, le chemin de fer Intercolonial, achevé en 1876, ne comporte qu'une station en territoire gaspésien et son tracé favorise beaucoup plus les intérêts des provinces maritimes que ceux de la Gaspésie.⁷⁴

A partir de 1929 la Gaspésie devient accessible par la route, via le « boulevard » Perron, un chemin de gravier. La construction de la route fait naître une importante industrie touristique (la Gaspésie est l'une des destinations touristiques les plus fréquentées au Québec) qui contribue à diversifier l'économie locale. L'essor du tourisme dans la région incite le gouvernement québécois à reconstruire la route de 915 km qui ceinture la péninsule à partir du printemps 1945. Au début des années soixante, les gisements de cuivre de Murdochville sont exploités, ce qui stimule le transport avec les autres régions.⁷⁵

En 1929 le ministère de la voirie entreprend une série de travaux ayant pour but de relier la Côte-Nord au reste du réseau routier québécois. Cependant, le développement de la région débute véritablement en 1950 alors que la guerre de Corée (1950-1953) crée une demande en minerais (fer, titane) suffisamment importante pour

⁷⁴ Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, Institut de recherche québécois sur la culture, 1999, p.502, (795p.)

⁷⁵ Jean Provencher, *Op.Cit.*, p.35.

contrebalancer l'éloignement des gisements par rapport aux marchés. La même année, l'Iron Ore Company, une entreprise minière, débute les travaux d'une ligne ferroviaire reliant Sept-Îles à Shefferville. En juillet 1954 le premier train de minerai de fer quitte Shefferville. Une fois à Sept-Îles la cargaison est transférée sur bateau à destination de la Nouvelle-Angleterre. Dans la même décennie, la construction de centrales hydroélectriques (complexes Bersimis, Manicouagan, Outardes et éventuellement La Grande) s'accompagne de l'ouverture de nouvelles routes. Les travaux qui visent à relier Baie-Comeau et Manic-5 par voie terrestre étant les plus importants. Le tracé comprend 200km et le tout est complété en 1960. La route atteint Baie-Comeau en 1943 et Sept-Îles en 1960.

La région du Saguenay- Lac Saint-Jean est ouverte à la colonisation à partir de la décennie 1840-1850. Malgré ce qu'en disent la classe politique et le clergé à l'époque, les bonnes terres agricoles sont rares et l'exploitation forestière constitue la base de l'économie locale. Au XX^{ème} siècle la région se développe de façon plus soutenue, en raison de son potentiel hydroélectrique. Lors de son inauguration en 1926, la centrale de l'Isle Maligne est une des plus puissante au monde avec ses 402 000 kw.

En 1948, l'ouverture à la circulation du boulevard Talbot permet de relier directement Chicoutimi à Québec, via la réserve faunique des Laurentides. Il s'agit d'un gain appréciable pour les habitants de la région, car ils n'ont plus à emprunter la route passant par Saint-Urbain dans Charlevoix, et « économisent » par le fait même 90 km de trajet. Deux ans plus tard, une route reliant Saint-Félicien à Chibougamau permet à ce secteur minier de se développer. Des entreprises de camionnage assurent la desserte exclusive de Chibougamau, jusqu'en 1959. A partir de cette date une liaison ferroviaire est établie.

Construire une route traversant la réserve faunique des Laurentides représente un défi de taille pour les ingénieurs responsables du projet. Pergélisol, tourbière, roc, et montagnes sont partie intégrante du territoire et le recours aux procédés traditionnels (machines rudimentaires, chevaux et « bras des ouvriers ») se révèle insuffisant vu

l'ampleur de la tâche. Les entrepreneurs ont alors la bonne idée de dépoussiérer la machinerie lourde qui dormait dans les entrepôts militaires depuis la fin de la guerre. C'est ainsi que pour la première fois, des camions, des jeeps à quatre roues motrices, des grues, des bennes-pelleteuses et des compresseurs sont mis à contribution pour réaliser des travaux de voirie.⁷⁶

La plus nordique des régions québécoises, le nord, est également celle qui sera développée le plus tardivement. Il faut dire que ce qui est aujourd'hui connu sous le nom de Nord-du Québec est le résultat de l'acquisition de l'Abitibi, en 1898, et du district d'Ungava, en 1912, par la province de Québec (la majeure partie du territoire de l'Abitibi est toutefois partie intégrante de la région administrative du même nom). De 1942 à 1945, en pleine Seconde Guerre mondiale, l'armée américaine construit une piste d'atterrissage à Kuujuaq (autrefois Fort-Chimo). A la fin des hostilités le gouvernement canadien devient propriétaire de l'aéroport. Dans les années cinquante le gouvernement Duplessis considère les Inuits (on les appelait Esquimaux à l'époque) comme des « Indiens comme les autres » et laisse au gouvernement fédéral le soin de développer cette région.⁷⁷

En 1960 le Nord du Québec est dans un État de sous-développement chronique. Moins de 4000 personnes vivent dans une douzaine de villages disséminés sur le littoral. Aucune route ou piste ne relie les villages entre eux et seulement trois villages disposent d'aéroports. Les déplacements se font en traîneau à chien ou par bateau, quoique l'épaisseur des glaces rende la navigation impossible huit mois sur douze.⁷⁸ Cependant, l'essor du nationalisme québécois qui caractérise la période s'accompagne de la naissance d'un intérêt pour la partie septentrionale de la province. C'est ainsi que le gouvernement de Jean Lesage fait construire des écoles et des hôpitaux dans la région. Ottawa et Québec se livrent à une surenchère pour offrir des services de première ligne aux habitants, qui savent tirer profit de cette rivalité. Progressivement les

⁷⁶ Ibid., p.38.

⁷⁷ En 1939 la cour suprême lui donne raison. Les Inuits sont des Indiens comme les autres et conformément à la constitution canadienne, ils sont sous la responsabilité du gouvernement fédéral. Qu'à cela ne tienne, Ottawa fait modifier la loi sur les Indiens en 1951.

fonctionnaires fédéraux sont remplacés par leurs équivalents québécois et l'enseignement en langue inuktitut dans les écoles devient une réalité.

Le Nord du Québec est véritablement aménagé à partir des années soixante-dix, suite à la décision du gouvernement québécois de miser sur le potentiel hydroélectrique des rivières nordiques. En plus de modifier le cours de plusieurs rivières, Hydro-Québec et ses filiales font construire en 1975 et 1976 une route allant de Matagami à la rivière La Grande. De plus, des aéroports sont construits pour permettre une liaison avec les grands centres dans un temps raisonnable.

D'un point de vue culturel, la région peut être divisée en deux sections. Le Nunavik représente la partie la plus nordique (au nord du 55^e parallèle). Les 9 100 Inuits qui résident dans les 14 localités côtières constituent la population résidente de ce secteur. Le secteur de la Baie James se situe entre le 49^e et le 55^e parallèle. Environ 13 000 Cris (répartis dans neuf villages), 580 Naskapis (résidant tous à Kawawachikamach), ainsi que 20 000 blancs habitent ce secteur. La grande majorité des Jamésiens (la population blanche) vit dans les localités de Chibougamau, Chapais, Radisson, Matagami et Lebel-sur-Quévillon.

Le Nunavik dispose de 14 aéroports, alors que le secteur de la Baie James en comporte 12. Parmi ceux-ci, l'aéroport de Kuujuaq est de loin le plus important, de par sa superficie et son achalandage. En partie en raison de l'imposante superficie de la région du Nord du Québec, 840 000 km², soit plus de la moitié du territoire québécois, le réseau routier est peu développé et essentiellement situé dans la portion sud du territoire. La très faible densité de peuplement et l'éloignement des différents villages entre eux contribue à favoriser le transport maritime.⁷⁹ Ce mode peu énergivore est en effet rentable sur de longues distances et il est utilisé pour le transport de marchandises lourdes ou de grandes dimensions, ainsi que pour les produits alimentaires non périssables. En partie pour des raisons climatiques, les infrastructures maritimes sur le

⁷⁸ Pierre Godin, *René Lévesque : héros malgré lui*, tome II, Boréal, 1997, p.173, (736p.).

⁷⁹ La population est d'environ 42 172 individus, ce qui fait 0,05 habitants au kilomètre carré !

territoire sont modestes. Le seul port en eaux profondes est celui de Raglan dans la Baie Déception. Ce dernier est cependant privé et sert à l'usage exclusif d'une entreprise minière, Falconbridge, qui exploite un gisement de zinc et de cuivre. Il y a également un quai à Kuujjuarapik. Un projet de port public en eaux profondes est présentement à l'étude pour le secteur de la Baie James.

La compagnie de chemin de fer Canadien National exploite dans le Nord-du Québec un réseau de moins de 300 km de voies ferrées.⁸⁰ Dans le nord du Québec le train sert au transport des marchandises et à l'exploitation des ressources naturelles. Par ailleurs, les véhicules hors-route, VTT et motoneiges jouent un rôle important pour les déplacements locaux. En ce qui concerne les déplacements sur de longues distances, le maintien des dessertes aériennes existantes et l'amélioration des infrastructures maritimes sont nécessaires pour désenclaver les communautés nordiques, assurer les déplacements entre les différentes localités et leurs permettre de communiquer avec leurs voisins du « sud ».

6. L'évolution du transport en commun

Dans cette section nous retracerons d'abord les grandes étapes du transport en commun intra urbain à Montréal et Québec, pour ensuite nous pencher sur l'évolution du transport en commun interurbain.

6.1. Transport collectif intra urbain

Le premier système de transport accrédité date de 1861 et opère à Montréal. Il s'agit d'un tramway à traction animale desservant un tronçon de dix kilomètres sur les rues Notre-Dame, Craig et Saint-Antoine. À ce moment, un train de banlieue assurant la liaison Montréal-Lachine est en opération, mais contrairement au tramway, il exploite

⁸⁰ Le tout comprend des tronçons exploités par CFILINQ, une filiale du CN. Le tronçon Chapais-Chibougamau en est un exemple.

sans charte. A partir de 1892, un service de tramway électrique qui a pour nom « le Rocket » se met en place et l'année suivante des circuits de banlieue sont implantés.⁸¹

Il s'agit là d'un véritable progrès, car le recours à l'électricité comme force motrice permet de franchir des distances plus grandes, plus rapidement et plus confortablement. Le tramway devient rapidement un outil d'expansion économique et territoriale pour la ville de Montréal.⁸² C'est également un mode de locomotion populaire. Après vingt ans d'utilisation, 368 km de voies sont en service et le nombre d'usagers dépasse les 107 millions en 1910.⁸³ A partir de 1911 la Montreal tramways company (MTC) accapare la totalité du marché du transport en commun sur l'île de Montréal. Ce monopole durera quatre décennies.

Les tramways de la MTC doivent cependant partager le territoire avec les autres modes de transport. La fréquence élevée des trains sur les lignes interurbaines occasionne d'ailleurs des accidents avec les tramways aux passages à niveau. De plus en plus, les dirigeants du Canadien National (CN) veulent éviter que les voies de tramway croisent leurs voies de trains. Dans les années 30, sous la gouverne du maire Camilien Houde, la ville lance un programme de travaux publics et fait construire huit viaducs. Le réseau de tramway peut alors s'étendre... le réseau routier aussi. Par ailleurs, le réseau de tramways atteint son apogée en 1933, malgré la crise. Il comporte alors 513 km de voies.

Suite à des plaintes répétées de la part des usagers, la ville de Montréal décide d'intervenir dans le domaine du transport en commun. Les plaintes en question concernent les tarifs élevés, l'engorgement des rues à Montréal et la vétusté de la flotte de tramways. Conséquemment, en 1950 la ville crée la Commission de Transport de Montréal (CTM) et achète les actions de la MTC.

⁸¹ L'utilisation des chevaux se poursuivra jusqu'en 1926.

⁸² De 1905 à 1910 la ville de Montréal procède à l'annexion de nombreuses bourgades rendues accessibles grâce au tramway, dont Saint-Henri, une partie d'Outremont, ainsi qu'Ahuntsic, Rosemont et Bordeaux.

⁸³ Robert Prévost, *Cent ans de transport en commun motorisé*, Publications Proteau, 1993, p.130. (315p.)

La Commission des transports de Montréal et ses successeurs optent pour l'autobus pour assurer la desserte du réseau et, progressivement, les tramways sont retirés de la circulation.⁸⁴ Cette orientation s'explique par une occupation humaine de plus en plus diffuse du territoire et la prédominance d'un courant moderniste qui perçoit le tramway comme un mode de transport désuet.

A partir de 1970 la Commission des Transports de la Communauté Urbaine de Montréal (CTCUM) succède à la CTM et le transport en commun relève maintenant de la communauté urbaine de Montréal. En 1985 la CTCUM change de nom et devient la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM). Le réseau est bonifié en 1966 par l'ajout d'un métro auquel s'ajouteront des trains de banlieue.⁸⁵ A l'heure actuelle le métro donne des signes de vieillissement et la STCUM estime qu'un montant de 1.5 milliard sera nécessaire pour moderniser cette infrastructure. Il est notamment question de remplacer les voitures et d'introduire la technologie de la fibre optique, ce qui permettrait d'accroître la sécurité des usagers.⁸⁶

À Québec, des omnibus (voiture à traction hippomobile) circulent dès 1864. L'année suivante des tramways à traction animale sont mis en service, sauf pour la période hivernale où on n'utilise que l'omnibus. Les premiers circuits sont situés dans la basse-ville, entre le marché Champlain et le marché Jacques-Cartier ainsi que sur la rue Saint-Jean. Le tramway électrique est intégré au réseau en 1897 et à partir de 1916 des autobus assurent la liaison touristique Château Frontenac- Sainte Anne de Beaupré.

Comme à Montréal, une entreprise produisant de l'électricité, la Quebec Railway Heat and Power, obtient dès 1899 le monopole du transport en commun. La Quebec Railway connaît toutefois de sérieuses difficultés financières et le réseau en subit les

⁸⁴ Ce phénomène s'opère entre 1952 et 1959.

⁸⁵ Le métro est par ailleurs parfaitement intégré au réseau souterrain présent au centre de la ville. L'utilisateur a ainsi accès à plus de trente kilomètres de passages comportant des commerces et donnant accès à une université, une gare ferroviaire, un terminus d'autobus et à la plupart des grands édifices à bureaux du centre-ville. Voir Robert Prévost, *Op.Cit*, p.315.

⁸⁶ Martin Pelchat, « Il faut 1.5 milliard pour rénover le métro », *La Presse*, 2 juin 2001, p.A-4.

conséquences. En 1923 le monopole change de main et la Quebec Power insufflé une nouvelle vie au transport en commun. Des investissements judicieux, de nouveaux véhicules et un nouveau mode d'opération vont en effet ramener le transport collectif sur ses rails.

Le réseau de tramway de Québec atteint son apogée en 1932 et en 1948 le dernier véhicule en circulation est retiré. A partir de ce moment l'autobus prend le relais dans les rues de la capitale. En 1969, suite au dépôt de la loi sur les communautés urbaines, la Commission des transports de la communauté urbaine de Québec voit le jour. L'organisme, qui relève de la CUQ, change de nom en 1994 pour Société de transport de la communauté urbaine de Québec. Notons enfin l'introduction de deux parcours métrobus (parcours d'autobus à passage fréquent) en 1993.

Depuis les années soixante-dix, la baisse du nombre d'usagers, et donc de la rentabilité, a incité les autorités publiques à appuyer financièrement le transport en commun. Selon Michel Beaulé, conseiller au ministère de la Métropole, l'évolution du programme d'aide gouvernementale au transport en commun peut sommairement être divisée en trois périodes :

- la phase du développement, de 1973 à 1982, dominée par l'objectif d'améliorer les réseaux et d'en accroître la fréquentation, et au cours de laquelle les principaux volets de l'aide gouvernementale sont mis en place⁸⁷
- la phase de consolidation, de 1983 à 1991, où le gouvernement améliore le programme, mais apporte aussi des modifications destinées à maîtriser l'évolution de son coût
- les ajustements difficiles, depuis 1992, puisque les transports en commun n'échappent pas à la nécessité de redresser la situation des finances publiques

⁸⁷ Michel Beaulé, «Évolution du financement des transports en communs urbains», *Innovation Transport*, numéro 1, février 1998, page 5.

Dans le cadre de la réforme municipale prévue pour janvier 2002, le gouvernement du Québec a fait connaître son intention de réviser en profondeur le cadre institutionnel et financier du transport en commun pour l'ensemble du Québec. Chose certaine, il s'agit d'un contexte propice à une réflexion en profondeur sur le transport en commun comme choix de société.⁸⁸

En effet, l'étalement urbain qui a caractérisé les quatre dernières décennies a beaucoup nui au transport collectif intra urbain. Comme le souligne le démographe David K. Foot, « Les bus, les tramways et les métros ont été inventés pour desservir le centre de villes densément peuplées. Ils n'ont pas été inventés pour desservir une banlieue à la population clairsemée. Si les transports publics sont rentables en ville, ils perdent de l'argent dans la banlieue.

Malheureusement pour les transports publics, le vieillissement de la génération des baby-boomers a entraîné une croissance rapide de la banlieue et une stagnation du centre des villes ». ⁸⁹ A titre d'exemple, la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal a transporté 350 millions de passagers en 1985 et 340 millions en 1994. ⁹⁰

Certaines agglomérations urbaines réussissent toutefois mieux que d'autres à promouvoir l'usage du transport en commun. C'est ce que montre le tableau 1.4 en comparant le pourcentage d'utilisation des principaux modes de transports utilisés pour se rendre au travail par régions métropolitaines de recensement. Pour fins de comparaison, nous avons créé trois sections, établies en fonction de la population respective des différentes agglomérations. L'année de référence est 1996.

⁸⁸ Voir la section 4.5 du présent document pour complément d'information

⁸⁹ David K. Foot, *Entre le boom et l'écho*, Boréal, 1996, p. 170. (304p.)

⁹⁰ Ibid., p.170.

Tableau 1.4. : Utilisation des différents modes de transport pour se rendre au travail (en pourcentage).

Section 1 : R.M.R. de plus d'un million d'habitants

	Montréal	Toronto	Vancouver
transport en commun	20.3	22	14.3
automobile	66.6	65.3	70.6
covoiturage	5.5	6.7	6.6
vélo et marche	6.9	5.4	7.5

Section 2 : 500 000 à 999 999 habitants

	Québec	Winnipeg	Calgary
transport en commun	9.3	14.4	12.6
automobile	76.2	68.1	72.8
covoiturage	5.8	9	7.2
vélo et marche	8.1	7.6	6.4

Section 3 : 100 000 à 199 999 habitants

	Chicoutimi- Jonquière	Trois- Rivières	Sherbrooke
transport en commun	2.2	2.3	5.3
automobile	83.3	84.1	80.2
covoiturage	6.5	4.7	5.7
vélo et marche	7.1	8.2	8.1

Source : Statistique Canada, données de 1996.

Comme on peut le constater, la R.M.R. de Montréal et la R.M.R. de Sherbrooke se comparent avantageusement aux agglomérations de leurs catégories respectives, quant aux résultats obtenus en matière d'utilisation du transport en commun pour les déplacements domicile-travail. Les agglomérations de Québec, Chicoutimi-Jonquière et Trois-Rivières ont pour leur part du chemin à faire pour espérer pouvoir soutenir la comparaison avec leurs rivales.

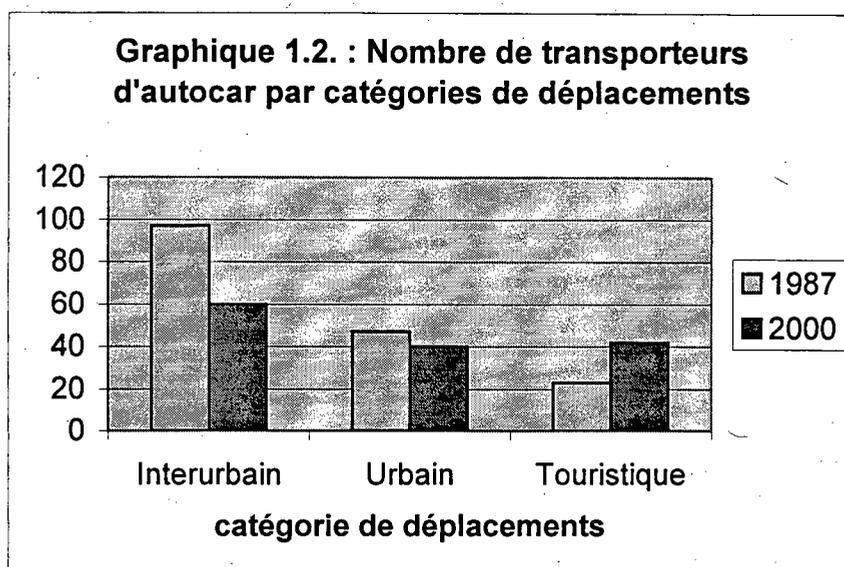
6.2. Transport collectif interurbain

La première entreprise d'autobus à œuvrer dans le transport interurbain au Québec est Autobus Drolet, qui à partir de 1916 assure une desserte pour passagers entre Québec et l'Ancienne-Lorette par la route no.2 (aujourd'hui boulevard Wilfrid-Hamel). A la fin du second conflit mondial, l'entreprise offre des itinéraires dans Charlevoix et sur la côte-Nord, jusqu'à Baie-Comeau.⁹¹ Autobus Drolet sera acheté par la compagnie Voyageur en 1976. Voyageur, autrefois appelé Transport provincial, a été fondé à Montréal en 1928 et est le résultat de la fusion de 21 petites entreprises de transport en commun.

De nos jours le transport interurbain par autocar est assuré sur le territoire québécois par une dizaine d'entreprises qui ont chacune un territoire d'exploitation propre. Le marché des transports interurbains a connu une importante baisse d'achalandage dans le derniers quart du vingtième siècle. Au Québec 4 000 000 de passagers ont été enregistré en 1998, comparativement à 6 680 000 en 1970, soit une baisse de 40%. Ce changement est attribuable au changement dans la structure d'âge de la population. Depuis 1991 le nombre de passagers sur les lignes express s'est stabilisé, mais on observe toujours une régression de la clientèle sur les parcours régionaux.⁹²

⁹¹ Association des propriétaires d'autobus du Québec, *Le Québec va de l'avant*, 2001, p.3, (24p.).

⁹² Ministère des transports du Québec, « L'organisation du transport par autocar au Québec », *Bulletin économique du transport*, no.24, décembre 2000, p.1, (20p.).



source : Ministère des transports du Québec, *Bulletin économique du transport*, no.24, décembre 2000, p.1.

Le principal concurrent du transport par autocar, le transport ferroviaire des personnes, est assuré depuis 1977 par la société Via Rail, un monopole d'État. Mentionnons que Via Rail est subventionné directement par le gouvernement canadien, mais doit en retour respecter certaines règles de fonctionnement. Une de ces règles concerne l'équité sociale, un principe en vertu duquel Via Rail doit offrir un service en régions, même si la grande majorité de ces liaisons ne sont pas rentables. Par ailleurs, quatre-vingt pour cent de la clientèle de Via Rail se trouve dans le corridor Québec-Windsor, le secteur le plus densément peuplé au Canada.

Par ailleurs, dans les dernières décennies du vingtième siècle la société d'État doit composer avec une réduction constante des subsides fédéraux. Comme on peut le constater à l'aide du tableau 1.5. , le désengagement de l'État s'accompagne d'une amélioration du coefficient de rentabilité de l'entreprise. D'autres part, le nombre d'utilisateurs reste relativement stable durant la période. Au cours des prochaines années Via Rail devra trouver le moyen de remplacer ses équipements vieillissants dans un

contexte de réduction du financement public à son endroit. L'idée de recourir à un partenariat public-privé est à ce sujet envisagée.⁹³

Tableau 1.5. : Impact du désengagement de l'État pour Via Rail

	1991	1993	1995	1997	1999
Total du financement de l'État (en millions de \$)	392,8	348,1	295,4	228,7	170
Coefficient de rentabilité (revenu par 100\$ de dépenses)	31,4	33,8	44	49,3	56,7
Nombre de voyageurs (en milliers)	3633	3570	3597	3765	3757

Source : Via Rail Canada, *Rapport annuel*, 1999.

Soulignons également que des modes plus écologiques de déplacements, tel le covoiturage, existent. La principale entreprise du genre, Allo-Stop, existe depuis 1983 et compte 60 000 membres. En milieu rural la faiblesse de l'offre de transport explique l'intérêt des gens du milieu à l'égard du transport collectif. L'organisme Solidarité rurale du Québec milite activement dans ce dossier à l'heure actuelle.

Conclusion

Que retenir de ce portrait, brossé à grands traits, de quatre siècles d'histoire des transports et des déplacements au Québec ? Comme d'autres domaines, les transports ont évolué en fonction des moyens technologiques disponibles. Vu sous cet angle, chaque mode de transport a connu sa période de gloire. En effet, la navigation était de loin le mode privilégié pendant la période débutant avec la fondation de Québec en 1608 au début du XIX^{ème} siècle. Ensuite, le chemin de fer devient le principal mode de locomotion, bien que le recours à la vapeur et la construction de canaux font du transport maritime un mode concurrentiel.

⁹³ Louis Doyle, « Le transport ferroviaire de voyageurs », *Innovation transport*, juin 1999, p.13.

Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, l'automobile et le camion deviennent les modes de locomotion les plus utilisés. Le transport maritime et ferroviaire demeurent toutefois des alternatives viables, surtout pour le transport sur de longues distances, de marchandises disposant d'une faible valeur à l'unité. Le transport aérien occupe un créneau à part. L'avion offre une vitesse de déplacement sans égale et est à ce titre surtout utilisé pour le déplacement de personnes sur de longues distances. Comme c'est le plus coûteux des modes à exploiter, le transport de marchandises n'est concurrentiel que pour les biens possédant une grande valeur à l'unité, ou ceux devant être acheminés rapidement.

Le déploiement du réseau de transport a été étroitement lié à des impératifs économiques. Ce principe explique par exemple la présence de routes dans des secteurs peu ou pas peuplés. L'exemple de la route reliant le barrage hydroélectrique Manic 5 à la ville de Baie-Comeau est à cet égard significatif. Par ailleurs, c'est souvent le secteur privé qui effectue les premières interventions en matière de transport. Toutefois, après un certain temps les différents paliers de gouvernement sont amenés à intervenir pour légiférer les usages et fixer des balises à l'intervention des entreprises à but lucratif. Le développement du transport aérien est une bonne illustration de ce processus.

Ceci dit, les choix effectués par les décideurs ont également eu un rôle à jouer dans l'évolution des transports au Québec. Par exemple, la décision du gouvernement de l'Union Nationale dans les années cinquante de privilégier le réseau de routes locales au détriment du réseau supérieur ne répondait à aucune logique inéluctable. Les dirigeants de l'époque ont effectué ce choix, qui a notamment contribué à freiner le développement des communications à l'échelle provinciale, mais auraient pu privilégier une autre option.

De même, les sommes importantes consenties à la construction d'autoroutes dans les années soixante et soixante-dix ont doté le Québec d'un réseau provincial favorisant les déplacements internes et l'essor du camionnage. Pendant la même période, les

services de transport en commun intraurbain ont connu un déclin prononcé. La décision de privilégier la construction d'autoroutes et l'amélioration des routes existantes aux dépens du transport collectif a favorisé l'accroissement du parc automobile au point où il n'est pas exagéré de parler de suprématie de ce mode dans le cas du transport des personnes.

Établir la pertinence de ce choix est une question d'opportunité qui fait appel à l'échelle de valeur de chaque individu. Il n'en demeure pas moins que chaque décision a un impact. Par exemple, si les budgets consentis au transport en commun intraurbain dans les années 70 et 80 avaient été plus élevés que les montants affectés à la construction d'autoroutes en milieu urbain, les conséquences par rapport aux habitudes de déplacements des citoyens auraient été tout autres.

L'exemple de la route reliant l'Abitibi à Montréal est également riche d'enseignement. À défaut d'avoir construit cette route à temps, les richesses minières de la région ont d'abord transité par les voies de communications établies en territoire ontarien et ce sont des promoteurs de cette province qui se sont emparés du commerce local. Même quand le choix d'un mode de transport fait l'unanimité, des choix d'intervention sont effectués. L'exemple de la construction de la ligne ferroviaire du Grand Tronc est à cet égard pertinent. En effet, le tracé de cette ligne ferroviaire, de par sa configuration, a avantagé les villes de Montréal et Lévis aux dépens de Québec. De plus, les villes et villages établis aux abords du Saint-Laurent ont été marginalisés, car elles étaient situées loin du parcours de la ligne, située à l'intérieur des terres.

De plus, et la saga entourant l'évolution du rôle dévolu aux aéroports de Dorval et Mirabel en est un bon exemple, les décisions prises en matière de transport ont un impact structurant sur le territoire et la population concernée, qui ne se gêne d'ailleurs pas pour réagir quand elle désapprouve une décision. Le jeu de chaise musicale qui s'est joué entre les deux aéroports concernant les vols internationaux montre également l'influence du facteur politique dans le processus de prise de décision.

Quoi qu'il en soit, les transports demeurent un domaine où les actions posées sont le résultat de choix. De plus, comme cette étude sur l'évolution des transports et des déplacements au Québec l'a démontré, les choix effectués en matière de transport ont un impact direct sur le territoire et ceux qui l'habitent. Il est à cet égard encourageant de constater de la part des décideurs en matière de transport une sensibilité nouvelle à l'égard de l'aménagement du territoire. Trop souvent, l'absence d'arrimage entre les infrastructures routières et la trame urbaine existante ont eu des impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents.

Actuellement on est à même de constater les impacts qu'ont sur le milieu la construction d'autoroutes en plein quartiers résidentiels ou encore la multiplication des dessertes routières en périphérie des zones urbanisées. Les concepts d'étalement urbain et de développement durable semblent maintenant bien intégrés aux discours et écrits des planificateurs en transport. Il est souhaitable qu'à l'avenir ces orientations se matérialisent en actions concrètes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 173 910