

## La Voirie et les chemins d'hiver 1928 : les premiers essais

Yves Laberge

Numéro 111, automne 2012

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

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/67585ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Laberge, Y. (2012). La Voirie et les chemins d'hiver : 1928 : les premiers essais. *Cap-aux-Diamants*, (111), 49–51.



Déneigement urbain, 1939. Fonds G. A. Driscoll. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec).

# LA VOIRIE ET LES CHEMINS D'HIVER 1928 : LES PREMIERS ESSAIS

par Yves Laberge

Les aléas de l'hiver font partie depuis toujours du quotidien des Québécois et dès l'arrivée des premiers véhicules motorisés, les automobilistes ont dû s'adapter au froid, à la neige et aux chaussées glissantes.

## DES CHEMINS FERMÉS EN HIVER, OU PRESQUE

La maîtrise de l'hiver dans les rues des villes et sur les routes québécoises s'est faite progressivement. À la fin des années 1930, le déneigement s'effectuait à l'aide d'une lame braise ajoutée devant un véhicule au moteur plus puissant comme un camion ou un tracteur. Mais

l'accès des particuliers à des véhicules de déneigement n'était pas facile avant les années 1970. Ainsi, dans les ruelles des quartiers populaires de Québec comme Limoilou, c'étaient parfois les voisins d'un même secteur qui organisaient collectivement une corvée de déneigement à la pelle, afin de dégager pour les voitures certaines portions des ruelles les plus proches des rues.

Habituellement, l'arrivée de la neige en novembre faisait en sorte que plusieurs chemins reliant les villes et les villages étaient fermés durant presque tout l'hiver. C'était le cas au Québec au début du XX<sup>e</sup> siècle et jusqu'à la fin des an-

nées 1920. Chaque municipalité veillait à l'entretien de ses rues à l'intérieur de ses limites, mais le ministère de la Voirie avait la charge des chemins et des routes situés entre les villes et les villages. Or, à partir de 1928, le Ministère tenta l'expérience de laisser ouvertes et d'entretenir durant tout l'hiver certaines routes situées entre des villes choisies pour leur proximité. C'est à partir de cette date que la circulation entre certaines villes a vraiment pu se faire tout au long de l'année, y compris durant les périodes enneigées et glacées de la saison hivernale. Seulement quelques parcours d'hiver ont d'abord été offerts. Durant l'hiver

de 1928, on pouvait par exemple se rendre de la basse-ville de Québec jusqu'à Charlesbourg, et de Charlesbourg jusqu'à Loretteville. Ou encore, on pouvait circuler de Sainte-Foy jusqu'à Les Saules, et de là jusqu'à L'Ancienne-Lorette. De nos jours, après une vague de fusions municipales, la plupart de ces municipalités anciennes et limitrophes font désormais partie de l'agglomération urbaine de Québec; mais en 1928, celles-ci étaient nettement séparées les unes des autres et ne formaient pas une trame urbaine. Sur le plan budgétaire, le gouvernement du Québec devait aussi s'entendre avec les municipalités pour le partage des frais et la sous-traitance du travail de déneigement. En 1929, le montant demandé par le ministère de la Voirie aux municipalités pour l'entretien d'hiver était de 100 \$ pour chaque mille de route entretenue. Les six premiers chemins à avoir été ouverts durant l'hiver 1928-1929 étaient tous concentrés dans les districts de Montréal, de l'île Jésus et de Québec :

- la route du tour de l'île de Montréal;
- le chemin entre Pont-Viau et Sainte-Rose;
- le chemin entre Pont-Viau et Terrebonne;
- le chemin entre Pont-Viau et Saint-Eustache;
- le chemin entre Québec, Sainte-Foy et L'Ancienne-Lorette;
- le chemin entre Loretteville, Charlesbourg et Québec.

L'année suivante, encouragé par le succès de l'expérience, le Ministère ajouta à ce premier réseau quatre autres parcours intermunicipaux qui seront déneigés durant tout l'hiver 1929-1930. D'abord à l'est de Québec, selon le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, on fera entretenir « la route du Kent, une longueur de 5,12 milles (8,2 km), comprise dans le village de Giffard, la ville de Beauport, le village de Beauport-Est, la ville de Courville et le village de Montmorency ». Par ailleurs, afin de pouvoir traverser l'île Jésus, on dégagera la route entre L'Abord-à-Plouffe (le long de la rivière des Prai-



Publicité de 1959 pour un chasse-neige fabriqué par la compagnie Bombardier. Ce produit est annoncé comme un « tracteur tout usage » de « modèle J5 - avec charrue à neige ». Un autre modèle avec souffleuse à neige est aussi offert. (*Transport routier du Québec. Truck Transport. Organe officiel de l'Association du camionnage du Québec, février 1959, p. 6.*)

ries) et Saint-Eustache. De plus, sur la rive sud de Montréal, on déneigera un parcours de 45 milles entre Saint-Lambert et la frontière avec l'État de New York (jusqu'à Rouses Point), en passant

par Laprairie et Saint-Jean. Pour la première fois dans la région du Saguenay, on entretiendra dès 1929 la route entre Chicoutimi et Jonquière, totalisant 16 kilomètres. En tout, on passa de 206 kilomètres de chemins entretenus en hiver, en 1928, à 290 kilomètres, en 1929. Le but avoué de cette initiative était de maintenir les liaisons commerciales, en plus d'encourager la pratique des sports et le tourisme d'hiver, mais aussi de faciliter les déplacements et les réunions de famille durant le temps des fêtes.

Cette stratégie d'entretien des routes durant l'hiver progressera un peu plus chaque année et aura doublé en l'espace de trois ans, atteignant 671 kilomètres déneigés durant l'hiver 1932-1933. Naturellement, les automobilistes devaient s'habituer à la conduite hivernale et aux risques des chaussées glacées et enneigées. Les premiers bilans des collisions survenues en hiver furent assez lourds. Par exemple, en 1929, le nombre total d'accidents était de 10 705 au Québec. Mais seulement au cours des mois



Entretien d'hiver, 1951. (Photothèque du ministère des Transports du Québec).



Machine à neige de Sicard, souffleuse, 1927. Arthur Sicard invente la souffleuse en 1925 et vend sa première, à ventilateur, en 1927. Timbre émis par Postes Canada en 1996. Société Canadienne des postes ©.

de décembre et de janvier à mars, il y eut 2 582 accidents.

Cependant, il n'était pas encore question de relier toutes les villes du Québec durant la saison hivernale, car les techniques d'entretien et de déneigement ne le permettaient pas. À partir de la fin des années 1920, on a pu profiter d'une nouvelle technique : la déneigeuse Sicard, ancêtre de nos souffleuses à neige. Comme on le sait, celle-ci a l'avantage d'évacuer la neige au loin au lieu de l'accumuler aux abords des chemins. En 1938, dans un livre illustré consacré aux belles routes de la province, le gouvernement québécois annonçait fièrement, sans la nommer, cette nouvelle « machine » qui surpassait désormais les équipements de déneigement en se débarrassant de la neige accumulée :

« Mais, le génie inventif de l'homme a voulu se montrer plus radical, il a conçu une curieuse machine qui possède toutes les qualités du chasse-neige sans aucun de ses inconvénients. La neige, amenée mécaniquement dans la gueule de ce monstre insatiable est ensuite projetée et dispersée quelque 23 mètres dans les champs par une puissante soufflerie... »

### LES AVANTAGES DE L'HIVER

Par ailleurs, l'hiver québécois n'était pas pour autant synonyme de saison morte

en matière de construction de nouvelles voies de communication. Ainsi, la route qui relie Québec à La Malbaie avait été construite en partie durant la saison froide, car les rivières gelées permettaient aux travailleurs d'éviter des détours ou de forcer la construction de ponts temporaires. Le Ministère parlait même de l'hiver comme d'« une saison de construction active », même si les liaisons terrestres étaient momentanément interrompues : « La neige met fin à la circulation des automobiles, mais n'interrompt pas complètement la construction des routes », peut-on lire dans l'édition du 23 octobre 1925 du *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*.

Plusieurs chantiers routiers sont en activité durant les hivers des années 1920 et le Ministère jouit d'une main-d'œuvre abondante dans certaines régions :



Un chasse-neige en 1938. (Banque d'images de Cap-aux-Diamants).

« Ordinairement, le ministère de la Voirie profite de l'hiver pour faire le défrichage des routes et le charroyage des matériaux. »

L'hiver québécois comportait un autre avantage pour de nombreux insulaires : sur des îles non reliées à la terre ferme par un pont ou un traversier – comme l'île Verte (sur le fleuve Saint-Laurent, entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles) ou l'île aux Coudres, on profitait de l'hiver et du « pont de glace » qui se formait normalement en janvier pour transporter – à ses risques – sur l'île des automobiles, des tracteurs, des machines agricoles, des motoneiges, quelquefois des camions, des matériaux lourds, ou tout ce qui ne pouvait pas être embarqué sur un bateau. Mais hélas! certains accidents tragiques sont parfois survenus lors de ces traversées audacieuses.

C'est principalement après la Seconde Guerre mondiale et la multiplication des automobiles que l'on a pu apprivoiser l'hiver sur les routes du Québec et rendre la plupart de celles-ci praticables en toutes saisons. De plus, l'apparition de la première génération de véhicules de Bombardier (les fameux snows) répondait justement au besoin de déplacements sur des routes qui n'étaient pas encore entretenues à la campagne.

Les routes enneigées ne représentent plus une barrière infranchissable. L'hiver semble avoir été apprivoisé par des véhicules qui caractérisent le Québec. Cependant, on cherche encore la date exacte à laquelle les Québécois se sont majoritairement habitués aux rigueurs de l'hiver... ■

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

#### Pour en savoir plus :

Anonyme, *Routes modernes, province de Québec; Modern Highways, Province of Quebec*. Montréal, Route moderne, [1938], 110 p.

*Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, Québec, 1923-1933.