

De la codépendance à l'indépendance Automobilisme et tourisme dans la province de Québec, 1906-1936

Étienne Faugier

Tourisme et transport
Volume 32, Number 2, 2013

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1036590ar>
DOI: <https://doi.org/10.7202/1036590ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)
Université du Québec à Montréal

ISSN
0712-8657 (print)
1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Faugier, É. (2013). De la codépendance à l'indépendance : automobilisme et tourisme dans la province de Québec, 1906-1936. *Téoros*, 32(2), 7–15.
<https://doi.org/10.7202/1036590ar>

Article abstract

Comment le tourisme influence-t-il le transport ? Comment le transport influence-t-il le tourisme ? Comment démarre et comment se développe la coopération entre le tourisme et l'automobile dans la première moitié du XX^e siècle ? Cet article entend montrer l'évolution des liens entre le tourisme et le transport en s'appuyant sur le cas de la province de Québec entre 1906 et 1936. Ce territoire constitue un exemple pertinent car durant cette période, le tourisme et la voirie se rejoignent pour former une politique étatique. Il s'agit d'en comprendre les origines, l'évolution et les conséquences que cela a pu avoir sur ces deux thématiques que sont le tourisme et le transport automobile.

À partir d'une recherche en histoire, l'article montre que les actions entreprises par les clubs automobiles de la province ont incité à l'essor du tourisme automobile. Puis, nous verrons que la pression associative amène l'État à participer activement au phénomène en devenant un des acteurs principaux de son élaboration à travers le ministère de la Voirie. La conclusion ouvre la réflexion sur l'historiographie.

De la codépendance à l'indépendance Automobilisme et tourisme dans la province de Québec, 1906-1936

Étienne FAUGIER, Ph.D.
Collaborateur scientifique,
Université de Neuchâtel, Institut d'histoire (Suisse)
etienne.faugier@unine.ch

RÉSUMÉ : Comment le tourisme influence-t-il le transport? Comment le transport influence-t-il le tourisme? Comment démarre et comment se développe la coopération entre le tourisme et l'automobile dans la première moitié du XX^e siècle? Cet article entend montrer l'évolution des liens entre le tourisme et le transport en s'appuyant sur le cas de la province de Québec entre 1906 et 1936. Ce territoire constitue un exemple pertinent car durant cette période, le tourisme et la voirie se rejoignent pour former une politique étatique. Il s'agit d'en comprendre les origines, l'évolution et les conséquences que cela a pu avoir sur ces deux thématiques que sont le tourisme et le transport automobile.

À partir d'une recherche en histoire, l'article montre que les actions entreprises par les clubs automobiles de la province ont incité à l'essor du tourisme automobile. Puis, nous verrons que la pression associative amène l'État à participer activement au phénomène en devenant un des acteurs principaux de son élaboration à travers le ministère de la Voirie. La conclusion ouvre la réflexion sur l'historiographie.

Mots-clés : automobile, transport, Québec, politique, XX^e siècle.

Être touriste signifie forcément voyager : soit on se transporte, soit on est transporté. De fait, le tourisme est indubitablement lié aux modes de transport (Nadeau et Bergeron, 1982 : 17; Tissot, 2006 : 32). Pourtant, les études liant tourisme et transport, peu nombreuses, s'axent principalement sur l'analyse du chemin de fer (MacDonald, 2005) ou sur une vision plurimodale du phénomène (Pouliot et Léveillé, 1995; Bertho-Lavenir, 1999) mettant les différents modes de transport au même niveau alors qu'ils ne produisent pas les mêmes impacts. En effet, la navigation et le ferroviaire proposent un voyage limité aux fleuves et aux rails, alors que l'automobile, grâce au réseau routier étendu, permet au voyageur de toucher du doigt le territoire, d'être libre du choix de l'itinéraire, de l'escale, des visites (Flonneau, 2008 : 27). Du fait de l'immensité du territoire et de la place accordée à l'automobile, les premières études sont américaines et traitent des impacts socioculturels du tourisme automobile (Belasco, 1979; Jakle, 1985). Dernièrement, avec une approche d'histoire environnementale, Paul Sutter (2002), Tom McCarthy (2007) et Christopher Wells (2013) repensent les rapports entre l'automobile, le tourisme et le territoire. Au

Canada, l'étude socioculturelle du tourisme automobile, récente, se concentre sur les provinces anglophones, du fait de leur proximité relative culturelle avec les États-Unis (Dawson, 2001; Stevens, 2008).

Le choix du Québec, pour l'étude de cas du présent article, est pertinent du fait du faible nombre d'études en histoire sur le tourisme (Prévost, 2000), contrairement aux géographes qui considèrent ce phénomène dans une perspective d'aménagement du territoire (Nadeau et Bergeron, 1982; Gagnon, 2003). L'automobilisme est un sujet relativement neuf au Québec, d'abord appréhendé par les historiens d'un point de vue économique (Veilleux, 1998), puis avec une approche socioculturelle (Faugier, 2013; Lambert, 2013). Plus encore, la recherche alliant transports et tourisme a été peu exploitée par le passé, si ce n'est dans une optique généraliste et vulgarisatrice (Pouliot et Léveillé, 1995; Prévost, 1995; Larose, 1996; Choko *et al.*, 2013). Plus récemment, Maude-Emmanuelle Lambert (2013), avec une approche d'histoire environnementale s'inspirant des études américaines, étudie comment la mobilité par l'automobile engendre et modifie le tourisme québécois et ontarien entre 1920 et 1967.

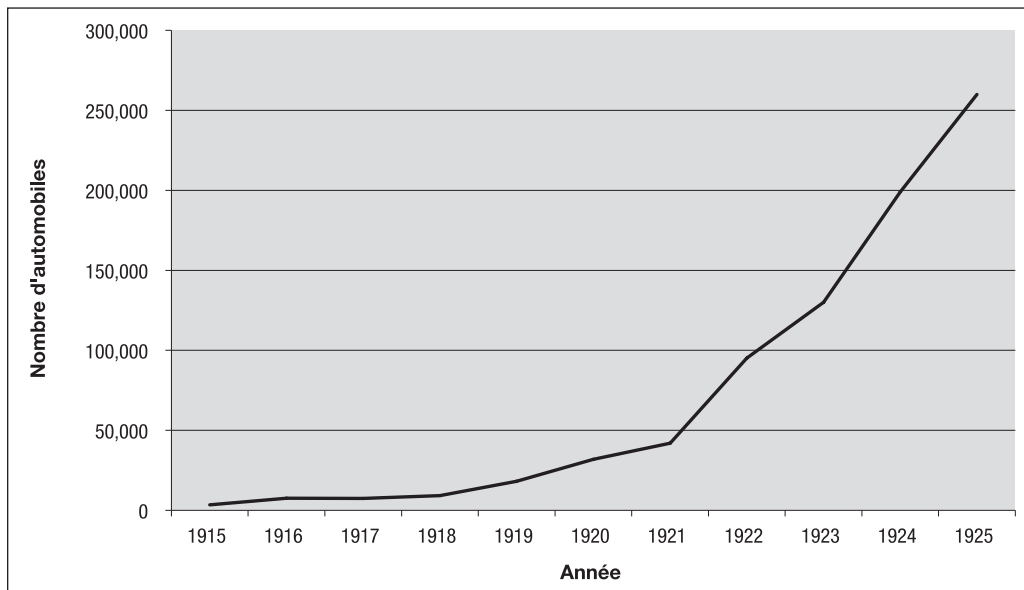


ILLUSTRATION 1 : Nombre d'automobiles américaines entrées dans la province de Québec (1915-1925)

(source : M. V. Qc. (1933 : 154-155)).

Par cet état de l'art, on observe un certain vide historiographique québécois qui fait l'originalité et la pertinence de ce travail. De plus, si les précédentes recherches ont choisi l'approche analytique par les acteurs-promoteurs du tourisme, nous souhaitons embrasser une vision plus large du phénomène touristique automobile au Québec : Lambert (2013) omet d'analyser les débuts du tourisme automobile dès la première décennie du XX^e siècle, délaisse le tourisme hivernal, phénomène pourtant spécifique de la province, et minore la politique touristique en direction des États-Unis.

Le tourisme est un apprentissage social (Bertho-Lavenir, 1999; Tissot, 2006) qui s'appuie sur un système de biens et de services permettant la mobilité récréative des individus hors de leur environnement quotidien (Boyer, 1996). Celui-ci s'inscrit au sein d'un territoire délimité administrativement, socialement investi et vécu par les individus qui s'y identifient et se l'approprient (Di Méo, 1998).

Cet article montre, par une démarche historique, la relation conjuguée qu'ont entretenue l'essor du tourisme automobile et l'élaboration de l'automobilisme (Flonneau, 2008) – soit au système logique et cohérent sur lequel s'appuient les véhicules à moteur et qui est composé d'une infrastructure, d'une normalisation et qui met en scène diverses pratiques de mobilité. L'hypothèse soutenue est la suivante : l'automobilisme, sous la forme du tourisme automobile, conduit à l'élaboration progressive des structures étatiques et à l'affirmation de la société québécoise, ayant une culture riche et une identité unique. En effet, les véhicules à moteur, par leurs atouts techniques et l'innovation qu'ils suscitent, constituent des modes de transport récréatifs majeurs durant les premiers temps de l'automobilisation.

Pour ce faire, les revues et les guides des clubs automobiles et du ministère de la Voirie, ainsi que les rapports annuels du ministère et les journaux québécois ont été analysés afin de comprendre, d'une part, les souhaits, les difficultés des touristes nouvellement automobilisés et, d'autre part, la

politique touristique élaborée par le gouvernement québécois pour déployer et anticiper ces besoins, et y subvenir.

La période étudiée s'étend des débuts du tourisme automobile au Québec et de son intégration au sein de la politique du ministère de la Voirie jusqu'à son assimilation par le ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce en 1936. Il s'agit, tout d'abord, d'analyser les commencements du phénomène touristique automobile et sa structuration. Ensuite, il est question d'explicitier le rapprochement puis le divorce entre le tourisme et l'automobilisme au sein du ministère de la Voirie.

Susciter l'envie : les débuts du tourisme (associatif) automobile (1906-1925)

Le tourisme automobile au Québec à l'aube du XX^e siècle se présente sous deux formes : d'une part, les incursions des automobilistes étatsuniens et, d'autre part, les associations automobiles québécoises qui promeuvent le phénomène à l'échelle provinciale et continentale.

Les débuts du tourisme automobile : la poussée américaine

Dès le début du XX^e siècle, les Étatsuniens – tout au long du texte, en référence au peuple des États-Unis – s'aventurent sur les routes québécoises afin de tester leur véhicule et d'éprouver leur conduite (*New York Times*, 1906). Dans cette optique, en juillet 1906, la course Glidden, regroupant environ 300 Étatsuniens, est organisée par l'*American Automobile Association* entre Buffalo, dans l'État de New York, et Bretton Woods, dans le New Hampshire (*La Presse*, 31 juillet 1906 : 1). Malgré la nouveauté de l'objet – on dénombre 167 véhicules à moteur au Québec en 1907 (Faugier, 2013) – et les sentiments ambivalents qu'il suscite (Faugier, 2010), les automobilistes sont chaleureusement accueillis à l'hôtel de ville de Québec par le maire. Ils effectuent une promenade sur le Saint-Laurent et observent,

admiratifs, la chute Montmorency (*Le Soleil*, 21 juillet 1906). Ce fait constitue le premier événement liant l'automobile au tourisme.

Malgré l'essor de la motorisation avec le modèle T d'Henry Ford en 1908, les touristes étatsuniens venant dans la province de Québec sont peu nombreux jusqu'en 1921 (illustration 1). Cela s'explique par la courte période touristique, de juillet à fin septembre, du fait des routes impraticables pour les véhicules à moteur durant l'hiver jusqu'à la veille des années 1930 (CAQ, 1924b : 1).

En effet, dès 1907, les pouvoirs publics s'engagent, sous la pression des automobilistes, des associations et des touristes, à améliorer les routes rurales du fait du caractère agricole de la province (Provencher, 1994 : 19). En témoignage, en 1912, la création du service de la Voirie au sein du ministère de l'Agriculture – le premier du genre au Canada. Cette même année est lancé le plus grand chantier routier au Québec : la route de Montréal à Rouses Point (New York) – connue sous le nom de boulevard Édouard VII – relie la province aux États-Unis dans une perspective touristique (McNally, 1988 : 56); les instances politiques reconnaissant de fait l'apport financier des automobilistes étatsuniens. En 1914, le service de la Voirie devient indépendant; il prend alors le nom de ministère de la Voirie, et une politique routière voit le jour. Depuis 1922, le ministère de la Voirie considère « [l']embellissement des routes et de leurs abords [comme] indispensable au développement du tourisme » (M. V. Qc. 1929 : 86). Dans une perspective esthétique et utilitariste, approuvée par le Club automobile de Québec (CAQ, 1930a : 9), sont plantés le long des routes plus de 160 000 arbres entre 1922 et 1928, et près de 50 000 sont ajoutés l'année suivante – il s'agit entre autres d'érables, de chênes, de hêtres, de bouleaux et de peupliers (M. V. Qc. 1924 : 22). Ceux-ci se trouvent préservés et patrimonialisés par une Loi de protection des arbres (CAQ, 1924c : 15).

Les Étatsuniens visitent la province dans une optique récréative, pour le « dépaysement » que favorise ce territoire pastoral francophone et catholique (Blanchard, 1960 : 237) ou encore pour y retrouver leurs racines – c'est depuis le Québec que la population européenne a essaimé l'Amérique du Nord. De plus, entre 1917 et 1933, la prohibition qui sévit aux États-Unis fait la richesse du Québec. Selon le Premier ministre du Québec et député du comté de Montmorency, l'honorable Louis-Alexandre Taschereau, ils y viennent, car : « [i]ls aiment les choses de chez nous, parce qu'elles sont, à leurs yeux, plus nouvelles, plus originales. [ils] viendront [...] parce qu'ils trouveront chez nous des villes qui ne ressemblent pas à leurs villes, des coutumes qui ne sont pas les leurs, une langue qu'ils aiment à entendre parler » (Assemblée législative, 1927). Cependant, bien que l'essentiel du tourisme automobile provienne de l'extérieur de la province, quelques Québécois la visitent grâce aux initiatives des associations automobiles.

Développer le tourisme automobile chez les Québécois

L'automobile apparaît au Québec à la fin du XIX^e siècle. Lentement, plusieurs automobilistes se regroupent en club

sur le modèle des associations vélocipédistes (Norcliffe, 2001). En 1904, l'*Automobile Club of Canada* (ACC) est fondé à Montréal et la ville de Québec se dote d'un club en 1912 : le Club automobile de Québec (CAQ). Encourageant le déploiement de l'automobilisme par le souhait d'un meilleur réseau routier et par la défense des droits des automobilistes, ces deux associations promeuvent aussi le tourisme automobile. Tout d'abord, l'orientation principale est celle d'aider leurs membres dans cette activité récréative : l'ACC fonde des partenariats avec les clubs automobiles étatsuniens pour faire bénéficier ses membres de privilèges quasi identiques dans des villes américaines (ACC, 1907), et, dans la salle de lecture du CAQ, les membres peuvent consulter « [...] des revues canadiennes, américaines et françaises traitant de différentes questions intéressant les automobilistes » (CAQ, 1923b : 16), des cartes routières et d'autres documents utiles aux automobilistes. Ensuite, les clubs valorisent le Québec de l'autre côté de la frontière : en 1918, le CAQ paie le révérend Mitchell afin qu'il fasse la propagande de Québec lorsqu'il donne des conférences aux États-Unis (CAQ, 1918). Enfin, ils mettent en valeur les atouts touristiques de la province : en 1921, l'ACC effectue une classification des hôtels du Québec afin d'orienter le choix des touristes (ACC, 1921).

S'adressant aux membres par l'intermédiaire d'encarts dans leur revue, les clubs valorisent le tourisme automobile. Ils renseignent sur le passage de la douane américaine, sur les hôtels et sur la législation relative aux limites de vitesse (CAQ, 1916). L'ACC valorise les Laurentides (Boileau, 2002 : 26), et le CAQ Québec, la chute Montmorency ou encore l'île d'Orléans et il informe du calendrier de la pêche et de la chasse de la province (CAQ, 1923d : 4-6; 1923f : 11).

Au travers de publications touristiques, les clubs élargissent leur public en s'adressant aux automobilistes francophones et anglophones dès 1917. Le CAQ publie un guide intitulé *Bonnes routes du Québec* et *Quebec Automobile Tour Book* (CAQ, 1917), tandis que l'ACC publie le *Guide des Bonnes Routes du Québec* ou *Quebec automobile Tour Book* (McNamee, 1919). Édité annuellement, le guide condense les encarts issus des revues et plus encore : des cartes routières, des index pointant les municipalités, les hôtels et les garages, quelques photographies. Il permet à l'automobiliste de prendre conscience des richesses qui l'entourent. En 1923, le CAQ publie son tout premier *Guide de route*, construit sur le même modèle que celui de l'ACC; bilingue, il est mis à jour et augmenté annuellement (CAQ, 1922). D'abord à destination des membres, il est disponible pour ceux qui souhaitent l'acquérir pour environ 2,50 \$. Pour toucher plus de personnes, le guide touristique devient gratuit dès 1937 (CAQ, 1937 : 14). Enfin, pour promouvoir le goût du voyage et de la découverte de la province, les deux clubs mettent à la disposition de leurs membres des cartes routières de l'Amérique du Nord (CAQ, 1923c : 12).

Un double mouvement se fait jour : d'un côté, les associations automobiles québécoises qui promeuvent le tourisme auprès de leurs membres, des automobilistes et des Étatsuniens, et de l'autre, ceux-ci qui font appel aux clubs pour des renseignements touristiques.

Pour la promotion du tourisme nord-américain : les initiatives des clubs automobiles

À Québec, la ville dispose d'un Bureau de la publicité dès 1911, qui favorise le tourisme hivernal (Paquette, 2005 : 44). Dès septembre 1923, le Bureau municipal du tourisme, installé en face de l'hôtel de ville, est reconnu par le gouvernement comme le bureau officiel de renseignements dans la région de Québec (CAQ, 1923e : 17). Ouvert toute l'année, c'est durant l'été qu'il est le plus actif. Pour la période du 15 mai au 31 octobre 1924, « [...] le bureau d'information de Québec a répondu au-delà de [40 km] à des demandes d'information verbale, dix mille par écrit et un nombre incalculable d'appels par téléphone » (*Le Soleil*, 15 novembre 1924 : 13). En 1919, l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal est mis sur pied. Il est composé de membres de l'ACC et de professionnels montréalais des entreprises issues de l'industrie touristique. L'Office souhaite « stimuler le tourisme automobile américain à destination de Montréal et Québec » (Bellerose, 1995 : 24).

Parallèlement, le CAQ participe à la formation en 1923 de l'Association touristique de la province de Québec, à laquelle prennent part le maire de Québec, le président de la Chambre de Commerce, le président de l'Association des Marchands Détaillants de Québec, le président du Cercle des Voyageurs de Commerce de Québec et le représentant de la Société des Arts, Sciences et Lettres (CAQ, 1924a : 3). Le but de l'association est d'accroître le nombre de touristes et de les retenir le plus longtemps possible dans la province (Lambert, 2013 : 73-74). Par ailleurs, le CAQ soutient le développement de terrains de campement d'une capacité d'environ 300 véhicules, proposés par la ville de Québec et installés en limite de la ville (CAQ, 1925d : 21; CAQ, 1925e : 15). Enfin, il coopère à l'essor du tourisme hivernal par l'intermédiaire de l'Association des Sports d'Hiver de Québec (ASHQ) qu'il crée en 1925 (CAQ, 1929d : 8-9). Cette dernière participe de l'émulation du patinage, du ski, de courses en raquettes ou en traîneau à chiens, du hockey, activités qui attirent les touristes dans la région de Québec.

Les deux associations soutiennent une pratique de mobilité – l'automobilité récréative – tout autant qu'elles l'inspirent auprès des Québécois, des Canadiens et des Étatsuniens. Le ministère de la Voirie, limité à l'amélioration et à l'extension du réseau routier, acquiert, dès 1925, la charge du tourisme dans la province. Désormais, la politique touristique québécoise prend l'orientation suivante : « Chez nous, le tourisme et la route vont ensemble » (M. V. Qc. 1926 : 28). Par rapport à ces démarches, les clubs automobiles poursuivent leur propagande touristique quelque peu en retrait (CAQ, 1925a : 51).

Projeter et se projeter : le monopole du ministère de la Voirie dans l'industrie du tourisme (1925-1936)

Le ministère de la Voirie améliore et étend le réseau routier québécois au fil des ans : la Gaspésie est accessible dès 1929, l'île d'Orléans en 1935 (Gagnon, 2003). Plus spécifiquement, il s'attache à accroître le tourisme automobile selon trois angles : les modifications apportées au réseau routier, l'élaboration d'une culture automobile et enfin l'exportation de l'image de la province à l'échelle provinciale, nationale et continentale.

L'alliance du tourisme et de la route

Pensé dès 1919 par le CAQ (CGRA, 1919 : 88), le ministère de la Voirie inaugure dès 1928-1929 l'entretien des routes d'hiver afin d'accroître l'économie québécoise et le tourisme hivernal (M. V. Qc. 1929 : 10). Le CAQ fait pression pour avoir des bonnes routes en multipliant les activités récréatives hivernales et en faisant une large propagande (CAQ, 1930b : 3). D'ailleurs, le parti de l'opposition accuse le gouvernement de favoriser le réseau routier au profit des étrangers (Assemblée législative, 1925), et quelques députés reprochent aux touristes étrangers d'endommager le réseau routier qu'ils ne paient pas. D'autres critiquent leur désinvolture sur la route – il est question d'anti-automobilisme (Faugier, 2010 : 81-91) qui, jusqu'à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, prend diverses formes : une opposition culturelle à l'automobile dans la mesure où elle incommode les Québécois par son bruit, par la poussière soulevée et par les accidents de la route, et une objection économique puisqu'elle concurrence le cheval et accentue les frais d'entretien du réseau routier.

Les abords des routes, dangereux et négligés, sont condamnés par l'Association touristique de la province de Québec, à laquelle participe le CAQ (CAQ, 1925f : 15). Pour lutter contre la dégradation des bords des routes, le ministère organise des concours d'embellissement qui encouragent la population à prendre soin des fleurs, des parterres et des jardins (M. V. Qc. 1929 : 90).

Enfin, le ministère, à l'instar du bureau du tourisme du CAQ (CAQ, 1932 : 5), est attentif aux affiches ou aux réclames commerciales qui polluent les bords de route et concurrencent les signaux de danger (M. V. Qc. 1926 : 24). À partir de 1927, le ministère souhaite unifier la signalisation et se réserve la pose des panneaux en excluant les clubs automobiles. Par la loi de 1933 (M. V. Qc. 1933 : 82-88), les enseignes anglophones – *Imperial Hotel*, *Habitant Inn*, *English Speaking Garage*, *American Tea Room* – sont retirées, car elles mettent en danger le caractère francophone de la province – sujet que le CAQ plébiscitait par le passé (CAQ, 1929b : 16). Le député Drouin du comté de Québec-Est (Assemblée législative, 1933) propose à ce sujet que l'Office du tourisme organise « un concours concernant les plus belles enseignes françaises dont l'inspiration et le texte seraient puisés dans notre fonds propre, nos chansons, nos légendes [...] ». Parallèlement, pour accroître le tourisme, le ministère de la Voirie installe des panneaux géographiques signalant les points cruciaux du paysage traversé (M. V. Qc. 1933 : 120). Le CAQ, quant à lui, appose des panneaux bilingues « Bienvenue – Revenez encore/Welcome – Come back soon » aux entrées de Québec, et rénove des croix localisées sur le bord des routes (CAQ, 1928 : 5; 1935 : 2).

S'il s'engage dans la construction d'un réseau routier pour l'essor du tourisme automobile, le ministère projette aussi l'image de la province à destination des Canadiens et des Étatsuniens.

Lire la Belle Province

Dès 1926, le ministère de la Voirie, avec la création du Bureau provincial du tourisme, souhaite : « [...] mieux faire connaître et aimer les beautés incomparables et les richesses inépuisables

de cette terre généreuse qui est le centre de la culture française en Amérique» (Bureau provincial du tourisme, 1929 : 5).

À l'instar des associations automobiles poursuivant la publication de leurs guides touristiques (CAQ, 1934 : 30), le ministère de la Voirie souscrit à l'essor de la littérature touristique. Il édite la première carte routière officielle dès 1925-1926; le CAQ, lui, offre gratuitement des cartes routières à ses membres (CAQ, 1925c : 5). Le ministère de la Voirie constitue un « paysage mental » (Desportes, 2005) du Québec à destination des touristes en rééditant annuellement le calendrier illustré de photographies de la province, des cartes postales, des guides touristiques, le *Bulletin du tourisme* (M. V. Qc. 1935 : 1), des brochures valorisant les régions de la province – la Gaspésie, le Lac-Saint-Jean, les Cantons-de-l'Est, le parc des Laurentides, la région de Québec (Gagnon, 2007; Neatby, 2003). Ce « paysage mental » s'étend à l'Amérique du Nord par la brochure indiquant les villes américaines fondées par des Canadiens français. Le ministère encourage ainsi les Québécois à se reconnecter avec leur histoire puisqu'ils ont été les premiers Européens blancs à parcourir l'Amérique du Nord.

Le ministère sort de son occupation première – la voirie –, pour optimiser l'organisation des structures touristiques, action pour laquelle le CAQ s'engage aussi (CAQ, 1929c : 16). Le service de l'hôtellerie, inauguré en 1927 au sein du ministère de la Voirie, est à l'origine d'une brochure destinée au progrès de la gestion de l'auberge ou de l'hôtel afin d'optimiser la venue de la clientèle (M. V. Qc. 1927b). Il encourage aussi, comme le CAQ (CAQ, 1925b : 61), les cuisiniers à mettre l'accent sur la gastronomie québécoise pour attirer les touristes étrangers. Dans le *Traité d'art culinaire à l'usage des hôtels de la province de Québec*, il fait l'éloge entre autres de « la moutarde canadienne », « [d]es petites truites des Laurentides », « [d]es pommes de terre en robe de chambre », du « creton français » et de « la glace d'érable » (M. V. Qc. 1927c : 15-18).

Le ministère finance massivement les publications à destination des États-Unis plutôt qu'au Canada, car l'essor automobile y est plus fort (Assemblée législative, 1935). Dès 1930, il passe des annonces dans les médias anglophones et francophones de la côte est et de la région des Grands Lacs du fait de la proximité géographique avec la province et de la présence de Canadiens français. Son attention se porte principalement vers les quotidiens culturels, les guides touristiques et les revues de l'est des États-Unis, ceux de la Nouvelle-Angleterre : *Atlantic Monthly*, *l'Automobile Green Book* de Boston. Il entretient des liens avec les agences de voyages, les chambres de commerce, les associations touristiques nord-américaines (M. V. Qc. 1930 : 66; 1932 : 94). À Toronto, où sont présents les Franco-Ontariens, le ministère promeut la province dans les journaux tels que le *Sunday Star*, le *Globe*, le *Mail and Empire* et le *Telegram* (M. V. Qc. 1931 : 70-72). Dès 1935, il annonce les sports d'hiver de la province dans le guide de la compagnie *Cook-Wagon Inc.* et dans dix publications affiliées à la *Laurentian Resorts Association* localisées entre autres à New York, à Boston et à Toronto (M. V. Qc. 1935 : 148).

Le ministère de la Voirie s'investit dans le tourisme qui sous-tend une importante économie : Guy Bousquet (1940)

Tableau 1 : Revenus en \$ du tourisme automobile américain (1915-1929)

Année	Revenus en \$
1915	340 000
1916	731 000
1917	716 000
1918	885 000
1919	1 745 000
1920	3 077 000
1921	4 015 000
1922	9 174 000
1923	12 542 000
1924	16 219 000
1925	21 187 000
1926	23 649 000
1927	40 253 000
1928	51 574 000
1929	61 266 000

Source : M. V. Qc (1929 : 78).

emploi à ce sujet l'expression « dollar touristique » à propos des touristes étatsuniens. Entre 1915 et 1930, le revenu issu de ces touristes augmente de 340 000 à plus de 60 000 000 de dollars (tableau 1). L'honorable M. Taschereau décrit la province comme « la Suisse du continent américain » (Assemblée législative, 1926). L'industrie touristique est définitivement un atout économique au Québec.

Hormis la littérature, les pouvoirs publics déclinent d'autres activités afin d'installer le Québec dans l'imaginaire des touristes québécois, canadiens et étrangers.

L'exportation du caractère québécois aux États-Unis et au Canada

Les affiliations constituées avec d'autres clubs automobiles par le CAQ et l'ACC se poursuivent : à titre d'exemple, le CAQ est affilié à plus de 300 clubs étatsuniens et canadiens (CAQ, 1923a). Elles permettent aux membres des clubs québécois de pratiquer le tourisme automobile aisément aux États-Unis (CAQ, 1929a : 8).

À partir de 1927, le ministère de la Voirie porte l'image de la Belle Province – le Québec – aux États-Unis par divers biais. Tout d'abord, un officier du ministère est affecté à la propagande de la province dans le sud-est des États-Unis, car il s'agit d'Étatsuniens qui effectuent de longs séjours en terre québécoise. Pour des raisons de proximité géographique, le ministère est aussi visible à travers les agences de représentation et de distribution localisées au nord, dans le centre et le sud-est des États-Unis (M. V. Qc. 1931 : 72). Du fait de l'essor de la

télévision et du cinéma, dès 1935, il diffuse des films illustrant le Québec lors de ses tournées en Amérique du Nord (M. V. Qc. 1935 : 154; Lambert, 2013).

Ensuite, présent sous la forme d'un pavillon où le ministre distribue de la documentation vantant la culture québécoise, il intervient dans différentes conventions et expositions. Celles-ci ont pour point commun le tourisme automobile : citons par exemple, la *Tourists and Hotelmen's Convention* à New York en novembre 1929; à Atlantic City l'*American Road Builders Association Convention* en 1930 (M. V. Qc. 1931 : 70). C'est au sein de ces lieux que se constituent et s'échangent les savoirs techniques relatifs au tourisme et à l'automobilisme. Le ministère de la Voirie concourt ainsi à la « circulation des circulations » (Gardon *et al.*, 2009 : 5).

Le ministère de la Voirie élabore, avec l'*Atlanta Journal* et une revue new-yorkaise, la *Motorcade* du 5 au 16 septembre 1927. Cette course transcontinentale, réunissant 170 Étatsuniens répartis dans 75 automobiles, inaugure la route des Appalaches, depuis la Nouvelle-Orléans, dans le golfe du Mexique, en passant par Montréal jusqu'à Québec (M. V. Qc. 1927a : 54). La caravane d'automobilistes atteint Montréal le 12 septembre où les attendent des visites de points de vue, un déjeuner au mont Royal, un voyage sur le Saint-Laurent et plusieurs pièces de théâtre durant la soirée (*New York Times*, 1927c : 15). Cette activité accroît la visibilité de la province de Québec au sein de la presse américaine (*New York Times*, 1927d : 13; *The Evening Independent*, 1927 : 2).

En 1932, le ministère de la Voirie, avec le célèbre caricaturiste américain Ripley, organise le concours *Believe It or Not*. Il récompense d'un voyage dans la province de Québec la personne qui fait connaître des faits et des événements curieux, extraordinaires ou incroyables. Il est gagné par le colonel L. S. Powers de Hawesville (Kentucky) pour avoir signalé que le révérend Marc Voyles de l'Arkansas sait réciter par cœur toute la Bible. « En plus de la publicité qui faisait l'objet direct de notre [celle du ministère de la Voirie] participation au concours, la province s'est acquis deux amis très influents qui n'eurent rien de plus pressé, une fois rendus chez eux, de décrire aux journaux les charmes de la province de Québec et d'inviter leurs concitoyens à faire ce voyage qui les avait enchantés » (M. V. Qc. 1932 : 98).

Le ministère fait aussi la publicité de la province au Canada. Il possède deux bureaux de renseignements à Niagara Falls et à Windsor : deux points d'entrée des touristes américains à destination du Canada. Sa présence aux expositions nationales et provinciales lui donne une réelle visibilité pour promouvoir le tourisme automobile québécois – à Québec pour la Semaine Nationale en juillet 1930, à Toronto pour l'Exposition Canadienne Nationale en août-septembre 1930 (M. V. Qc. 1930 : 72). Il participe même au développement de la connaissance scientifique par son partenariat avec l'Université de Montréal en finançant les cours de tourisme et les cours donnés aux guides historiques de Québec en 1929 (M. V. Qc. 1929 : 83-84). Ainsi, les pouvoirs publics mobilisent leurs finances et tous les moyens de diffusion pour valoriser la province de Québec à l'échelle du continent.

Le ministère de la Voirie utilise tous les moyens de communication à sa disposition pour promouvoir la province

québécoise et le tourisme automobile. Au fil des années, son influence va grandissant; c'est ce qui amène à une réorganisation de ce service.

1933-1936 : la refonte des services touristiques au sein du ministère de la Voirie, les débuts de l'éloignement d'avec l'automobilisme

Le bureau du tourisme sous l'autorité du ministère de la Voirie est réorganisé par la loi du 29 mars 1933 : il s'agit de la toute première loi sur le tourisme (Gagnon, 2003 : 224). Le bureau devient alors l'Office du tourisme. Ses prérogatives restent sensiblement les mêmes, si ce n'est qu'un Conseil du tourisme composé d'officiers des ministères – de l'Agriculture, de la Colonisation, de la Chasse et de la Pêche, du Trésor – ou de commissions du gouvernement de la province est le gestionnaire de l'Office du tourisme et rend des comptes au ministre de la Voirie. Il se réunit une fois par mois à Québec pour gérer le tourisme provincial. La province est découpée en aires géographiques administrées par cinq syndicats d'initiative en 1933 qui regroupent les acteurs du tourisme de chacune des régions – celui de la vallée du Saint-Maurice, du Lac-Saint-Jean et du Haut-Saguenay, de Charlevoix-Saguenay, de Hull et de sa région, et enfin de la région de la Beauce. En 1935, ils sont plus d'une dizaine (M. V. Qc. 1935 : 140-144). Ceux-ci ont pour objectif de « provoquer, orienter et coordonner les efforts de toutes les autres organisations s'occupant du tourisme, faire connaître les sites, les monuments, l'histoire, les lieux de chasse et les endroits de villégiature d'une région ou d'une localité, de travailler à améliorer les moyens d'accès, de transport, de réception et accommodation des visiteurs, de favoriser la formation de corps de guide historique, etc. » (Assemblée législative, 1933). Dépendant du financement gouvernemental, ils n'ont finalement que peu de pouvoirs et périssent pour la plupart (Lambert, 2013 : 77-78). Malgré cette réorganisation imparfaite, les pouvoirs publics souhaitent une structuration renforcée de manière hiérarchique par une forme pyramidale – depuis le Conseil du tourisme en passant par les syndicats d'initiative jusqu'aux associations touristiques locales : il y a donc une rationalisation du territoire.

Au sein des rapports du ministère de la Voirie, dès 1933, la section consacrée au tourisme est modifiée. Désormais, il y est fait mention du tourisme par chemin de fer issu des organisations privées et par bateau – le tourisme d'outre-mer et le tourisme national. En 1935, on trouve un paragraphe sur le tourisme par autobus, preuve de l'essor de ce mode de transport affilié au tourisme automobile (M. V. Qc. 1935 : 122). Cette volonté d'analyse plurimodale témoigne de la prise de recul du ministère de la Voirie sur le tourisme : il y a un souhait de passer de l'étude modale à l'analyse de la mobilité dans son ensemble. Malgré tout, le tourisme automobile demeure le plus important et le plus rémunérateur pour la province (M. V. Qc. 1933 : 100-102). Les informations s'élargissent aux autres pays tels que la France, l'Italie, les États-Unis, l'Allemagne, le Mexique : le recours à l'analyse du tourisme international éclaire le ministère sur le tourisme dans la province. L'essor du tourisme automobile ouvre la province sur l'Amérique du Nord et sur le monde. Ces éléments amènent à une réorganisation du tourisme au sein des pouvoirs publics.

Dès 1936, sous l'impulsion de Maurice Duplessis et du fait de la crise économique de 1929 (Droüin, 2012 : 29), le service du tourisme passe sous l'autorité du ministère de l'Industrie et du Commerce. Ce service est ensuite administré en 1937 par le cabinet du Premier ministre qui gère la publicité de la province avec la création de l'Office provincial de publicité. Le lien institutionnel entre la voirie et le tourisme est rompu : les rapports du ministère de la Voirie ne font plus état d'une section tourisme après 1936.

Conclusion - Pour une histoire du tourisme automobile

Cette étude rend compte d'un constat : une relation de réciprocité se développe entre le tourisme et l'automobilisme. Le tourisme automobile constitue un des usages de l'automobilisme – les autres usages étant d'ordre économique ou culturel. Ce faisant, il requiert nécessairement un mode de transport, une infrastructure viable et une culture pour exister. Se déroulant progressivement au cours des trois premières décennies du XX^e siècle, le tourisme automobile participe du réaménagement des structures étatiques, de la société québécoise et du territoire réel et imaginé.

Un modèle de développement se constitue ici. Dans un premier temps, les associations automobiles initient une culture du tourisme automobile et font pression (Faugier, 2014) auprès des pouvoirs publics pour les inciter à s'y investir et à y investir. Dans un second mouvement, la collision des prérogatives étatiques conduit le ministère de la Voirie de la province de Québec à être responsable, entre 1925 et 1936, de la voirie et du tourisme, dépossédant les associations de leur rôle de pionnières. Malgré la rupture institutionnelle entre le tourisme et la voirie, l'automobilisme et le tourisme restent liés. L'exemple le plus illustratif est la refonte des motels apparaissant au Québec durant les années 1950-1960, car ils sont empreints d'américanisme et ne correspondent pas à la culture francophone québécoise (Duhamel-Noyer, 2006).

Dans l'historiographie, l'histoire des transports et l'histoire du tourisme sont distinguées et affranchies l'une de l'autre. André Siegfried (1955 : 107-148) défend l'idée selon laquelle les transports s'imposent au tourisme. S'interroger sur le point de savoir si l'un domine l'autre est vain. Dans l'absolu, il s'agit de constructions artificielles internes à la discipline, qui néanmoins orientent sensiblement la recherche historique : l'histoire des transports recouvre une partie de l'histoire du tourisme et l'histoire du tourisme aborde incomplètement l'histoire des transports. Par cette découpe historiographique, les deux thématiques sont imparfaitement traitées par les historiens. Peut-être serait-il temps d'élargir le regard pour embrasser l'approche systémique conjuguant les deux phénomènes? Celle-ci devrait passer par l'appréhension des pratiques récréatives et des mobilités, par l'étude des acteurs développant et orientant le tourisme – associations, pouvoirs publics, touristes, population visitée –, et des « actants » (les non-humains selon la définition qu'en donnent Akrich, Callon et Latour, 2006) – soit les littératures, les savoirs qui entourent le tourisme automobile, les infrastructures soutenant le tourisme, l'environnement. C'est dans cette optique que l'on pourra se rapprocher d'une histoire totale du tourisme. ■

Remerciements

L'auteur tient à remercier Laurent Tissot et Gilles Gallichan pour leur lecture et leurs commentaires.

Références

- ACC – Automobile Club of Canada (1907) *Livres des minutes*, Archives du CAA Québec, ACC, 8 novembre.
- ACC (1921) *Livres des minutes*, Archives du CAA Québec, ACC, 26 juillet.
- AKRICH, Madeleine; Michel CALLON et Bruno LATOUR (sous la direction de) (2006) *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris : Mines ParisTech. 303 p.
- ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE (1925) *Débats reconstitués*, 16^e législature, 3^e session.
- ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE (1926) *Débats reconstitués*, 16^e législature, 3^e session.
- ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE (1927) *Débats reconstitués*, 16^e législature, 4^e session.
- ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE (1933) *Débats reconstitués*, 18^e législature, 2^e session.
- ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE (1935) *Débats reconstitués*, 19^e législature, 1^{re} session.
- BELASCO, Warren J. (1979) *Americans on the Road: From Autocamp to Motel 1910-1945*, Baltimore: The Johns Hopkins University Press. 212 pages.
- BELLEROSE, Pierre (1995) « L'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal : la plus ancienne organisation touristique au Canada », *Téoros*, 14-2, pages 24-25.
- BERTHO-LAVENIR, Catherine (1999) *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris : Odile Jacob. 438 pages.
- BLANCHARD, Raoul (1960) *Le Canada français : Province de Québec*, Paris : Arthème Fayard. 314 pages.
- BOILEAU, Gilles (2002) « De Montréal à Mont Laurier : à travers les Laurentides », *Histoire Québec*, vol. 8, n° 2, pages 25-29.
- BOUSQUET, Guy (1940) *Le dollar touristique*, licence en sciences commerciales, Québec : École supérieure de commerce. 99 pages.
- BOYER, Marc (1996) *L'invention du tourisme*, Paris : Gallimard. 160 pages.
- BUREAU PROVINCIAL DU TOURISME (1929) *Sur les routes de Québec*, novembre, Québec : Ministère de la Voirie. 874 pages.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1916) *Livres des minutes*, Archives du CAA Québec, Club Automobile de Québec – CAQ, 17 avril.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1917) *Livres des minutes*, Archives du CAA Québec, CAQ, 15 mai.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1918) *Livres des minutes*, Archives du CAA Québec, CAQ, 31 mai.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1922) *Bulletin Quebec Automobile Club*, Archives du CAA Québec, CAQ, n°29, mai.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1923a) *Livres des minutes*, Archives du CAA Québec, CAQ, 11 avril.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1923b) *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, juin, page 16.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1923c) « Ce que le Q. A. C. fait pour aider le tourisme à Québec », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, juillet, page 1.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1923d) « Québec et ses alentours », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, août, pages 4-6.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1923e) « Initiative qui doit être encouragée », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, septembre, page 17.

- CAQ – Club Automobile de Québec (1923f) « Hunting season in the Province of Quebec - Fishing in the Province of Quebec », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, octobre, page 11.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1924a) « L'association touristique », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, janvier, page 4.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1924b) « L'état des routes », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, mai, page 1.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1924c) « La protection des arbres le long des routes », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, juillet, page 15.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1925a) « La mine d'or du tourisme », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, février, page 51.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1925b) « L'art de bien manger », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, février, page 61.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1925c) « Map gratis », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, mai, page 5.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1925d) « Quebec City Free Camping Ground », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, juin 1925, page 21.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1925e) « Embellissons pour attirer les touristes », *Motor magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, août, page 15.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1925f) « Le verre cassé et les déchets sur les routes », *Motor Magazine*, Archives du CAA Québec, CAQ, septembre, page 15.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1928) « Bienvenue – Revenez encore », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, juillet, page 5.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1929a) « Affiliations », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, avril, p. 8.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1929b) « Conservons à la province son caractère », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, juin, page 16.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1929c) « Les Hôtels de Campagne et l'Art Culinnaire », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, août, page 16.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1929d) « L'Association des Sports d'Hiver et le tourisme d'hiver à Québec », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, novembre, pages 8-9.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1930a) « Les routes du Québec », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, juillet, page 9.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1930b) « Sports d'hiver et tourisme », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, décembre, page 3.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1932) « Les enseignes qui déparent », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, juin, page 5.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1934) « Le Guide de Route Annuel du Club Automobile de Québec », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, février-mars, pages 30-31.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1935) « Pitié pour les Croix de routes délabrées », *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, avril, page 2.
- CAQ – Club Automobile de Québec (1937) *Service*, Archives du CAA Québec, CAQ, avril, page 14.
- CGRA – CANADIAN GOOD ROADS ASSOCIATIONS (1919) « Winter Roads », *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, page 88.
- CHOKO, Marc; Michèle LEFEBVRE et Danielle LÉGER (2013) *Destination Québec – Une histoire illustrée du tourisme*, Montréal : Éditions de l'Homme. 255 pages.
- DAWSON, Michael (2001) « Taking the 'D' out of 'Depression': The Promise of Tourism in British Columbia, 1935-1939 », *BC Studies*, n° 132, pages 31-56.
- DESPORTES, Marc (2005) *Paysage en mouvement : perception de l'espace et transports (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris : Gallimard. 413 pages.
- DI MÉO, Guy (1998) *Géographie sociale et territoire*, Paris : Nathan. 320 pages.
- DUHAMEL-NOYER, Olga (2006) *Motel Univers*, Montréal : HélioTropé. 223 pages.
- DROÛIN, François (2012) « Promotion touristique, gestion du réseau et autonomie provinciale : la voirie du Québec de 1922 à 1954 », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n° 111, automne, pages 27-30.
- FAUGIER, Étienne (2010) « Contestations croisées anti-automobiles au début du XX^e siècle. Les cas du département du Rhône et de la Province de Québec », DANS *Automobile : les cartes du désamour*, sous la direction de M. FLONNEAU, pages 81-91. Paris : Descartes et Cie.
- FAUGIER, Étienne (2013) « L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961) », thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Martin PÂQUET et Claude-Isabelle BRELOT, Québec & Lyon, Université Laval & Université Lumière Lyon 2, 599 pages.
- FAUGIER, Étienne (2014) « À la croisée des chemins : le Club Automobile de Québec comme cheville ouvrière de l'automobilisme (1912-1948) » DANS *Les groupes de pression au Québec*, sous la direction de J. BOIVIN et S. SAVARD, pages 74-99. Québec : Septentrion.
- FLONNEAU, Mathieu (2008) *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme, XX-XXI siècles*, Paris : Autrement. 219 pages.
- GAGNON, Serge (2003) *L'échiquier touristique québécois*, Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec. 359 pages.
- GAGNON, Serge (2007) « L'intervention de l'État québécois dans le tourisme entre 1920 et 1940 ou la mise en scène géopolitique de l'identité canadienne française », *Hérodote : revue de géographie et de géopolitique*, vol. 4, n° 127, pages 151-166.
- GARDON, Sébastien; Arnaud PASSALACQUA et Frank SCHIPPER (2009) « Pour une histoire des circulations sur la circulation », *Métropoles*, n°6, novembre, pages 1-17.
- JAKLE, John (1985) *The Tourist: Travel in Twentieth-Century North America*, Lincoln : University of Nebraska Press. 382 pages.
- LAMBERT, Maude-Emmanuelle (2013) « À travers le pare-brise : la création des territoires touristiques à l'ère de l'automobile (Québec et Ontario, 1920-1967) », thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Michèle Dagenais, Montréal, Université de Montréal, 379 pages.
- LAROSE, Jean-François (1996) « À l'aventure! Les débuts du tourisme routier », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°45, « Feu vert! Cent ans d'automobile au Québec », pages 26-29.
- MCCARTHY, Tom (2007) *Auto Mania : Cars, Consumers and the Environment*, New Haven : Yale University Press. 368 pages.
- MACDONALD, Monica (2005) « Railway tourism in the Land of Evangeline, 1882-1946 », *Acadiensis*, vol. XXXV, n° 1, automne, pages 158-180.
- MCNALLY, Larry (1988) « Routes, rues et autoroutes » DANS *Bâtir un pays : histoire des travaux publics*, sous la direction de Norman BALL, pages 45-72. Montréal : Boréal.
- MCNAMEE, George A. (1919) *Quebec Automobile Tour Book*, Montréal: G. A. McNamee. 267 pages.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1924) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1926) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1927a) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.

- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1927b) *L'hôtellerie moderne : son rôle, son organisation, ses services, son développement au point de vue touristique*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté. 60 p.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1927c) *La bonne cuisine canadienne: traité d'art culinaire à l'usage des hôtels de la Province de Québec*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté. 173 p.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1929) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1930) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1931) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1932) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1933) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- M. V. Qc – Ministère de la Voirie du Québec (1935) *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec : Imprimeur de Sa Majesté.
- NADEAU, Roger et André BERGERON (1982) *Le tourisme : Aspects théoriques et pratiques au Québec*, Montréal : Sodilis. 256 pages.
- NEATBY, Nicole (2003) « Meeting of Minds: North American Travel Writers and Government Tourist Publicity in Québec, 1920-1955 », *Histoire sociale/Social History*, vol. 36, n° 72, pages 465-495.
- NORCLIFFE, Glenn B. (2001) *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto & Buffalo : University of Toronto Press. 288 pages.
- PAQUETTE, Marcel (2005) *Villégiatures et tourisme 1911-1960*, Québec : Éditions de GID. 308 pages.
- POULIOT, Marcel et Joanne LÉVEILLÉE (1995) « Tourisme et transport au Québec », *Téoros*, vol. 14, n° 2, pages 32-35.
- PRÉVOST, Réjean (1995) « 1900-1929 : affirmation du Québec comme destination touristique », *Téoros*, vol. 14, n° 2, pages 15-19.
- PRÉVOST, Robert (2000) *Trois siècles de tourisme au Québec*, Québec : Septentrion. 365 pages.
- PROVENCHER, Jean (1994) *Ils ont bâti le Québec*, Québec : Septentrion. 188 pages.
- SIEGFRIED, André (1955) *Aspects du XX^e siècle*, Paris : Hachette. 223 pages.
- STEVENS, Peter (2008) « Cars and Cottage : The Automotive Transformation of Ontario's Summer home Tradition », *Ontario History*, vol. 100, n° 1, mars, pages 26-56.
- SUTTER, Paul (2002) *Driven Wild : How the Fight Against Automobiles Launched the Modern Wilderness Movement*, Seattle : University of Washington Press. 360 pages.
- TISSOT, Laurent (2006) « Développement des transports et tourisme : quelles relations? », *Revue suisse d'histoire*, vol. 56, pages. 31-37.
- VEILLEUX, Denis (1998) « La motorisation ou «la rançon du progrès». Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930) », thèse de doctorat d'histoire, sous la direction de Brian YOUNG, Montréal, Université McGill, 440 pages.
- WELLS, Christopher (2013) *Car Country : An Environmental History*, Seattle : University of Washington Press. 464 pages.

Journaux

- Le Soleil* (1924) « Bureau d'information du Club Automobile de Québec », 15 novembre, pages. 13.
- La Presse* (1906) « Une invasion américaine », 31 juillet, page 1.
- New York Times* (1906) « Autoists May Change Glidden Cup Route », 7 mars.
- New York Times* (1927a) « Canada-to-Gulf Highway is open », 20 mars, page 6.
- New York Times* (1927b) « Autos-Make Tour on Mountain Roads », 10 septembre, page 6.
- New York Times* (1927c) « Montreal Greets the Motorcade », 13 septembre, page 15.
- New York Times* (1927d) « Quebec Entertains Scenic Motorcade », 16 septembre, page 13.
- The Evening Independent* (1927) « Barnes Head Committee Planning Big Motorcade », 8 juin, page 2.