

Les autoroutes : véritable épine dorsale du système routier québécois

Samuel Venière

Numéro 111, automne 2012

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

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/67583ac>

[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

Venière, S. (2012). Les autoroutes : véritable épine dorsale du système routier québécois. *Cap-aux-Diamants*, (111), 39–43.

LES AUTOROUTES : VÉRITABLE ÉPINE DORSALE DU SYSTÈME ROUTIER QUÉBÉCOIS

par Samuel Venière

Le Québec comporte 185 000 kilomètres de routes, dont 2 133 d'autoroutes en 2011. La région métropolitaine de sa capitale est d'ailleurs celle qui compte le plus haut ratio de kilomètres d'autoroutes par 1 000 habitants au Canada, soit 1,49 km. Aujourd'hui, ce vaste réseau d'autoroutes constitue la véritable épine dorsale du système routier québécois. Ce développement extraordinaire est un revirement de situation dans l'histoire du Québec. Il y a quelques décennies à peine, au début des années 1960, ce secteur accusait un grave retard face au Canada et aux États-Unis. Pourtant, depuis 1949, le gouvernement fédéral préparait le terrain pour la construction de la Transcanadienne, un système de routes reliant les dix provinces du Canada. Si la plupart des provinces canadiennes n'ont pas hésité à signer l'entente, il en va autrement pour le Québec.



Caricature, *Another Trans-Canada Highway Problem*. 1950. (Musée McCord, M965. 199. 5962).

Lorsque la Loi sur la route transcanadienne est discutée à la table des négociations fédérales-provinciales, en 1949, le Québec est sous le règne de Maurice Duplessis. Celui-ci ne s'oppose pas à

l'idée d'une route, mais refuse que le tracé et les normes soient établis par le fédéral. Pour lui, cette loi vise à donner au gouvernement fédéral le plein contrôle du transport au Canada. En effet, les routes relèvent du pouvoir provincial, selon la Loi constitutionnelle de 1867. Le projet provoque des débats houleux sur le partage des responsabilités entre les deux ordres de gouvernement, une situation qui ne manque pas de nourrir la presse et les caricatures de l'époque. Pourtant, des besoins criants se font sentir. L'accroissement rapide du nombre d'automobiles pendant cette période est à l'origine de problèmes nouveaux, comme le nombre d'accidents mortels et, surtout, l'augmentation de la circulation...

LES ANNÉES 1960 : L'ÂGE D'OR

Au début des années 1960, lorsque l'automobile fait ses premières apparitions sur les routes, on en compte quelques centaines au Québec. L'étrange

PETITE HISTOIRE DE L'AUTOROUTE

La première autoroute au monde voit le jour en 1924, dans le nord de l'Italie, lors de l'inauguration, à Lainate, du premier tronçon de l'*Autostrada dei Laghi* (autoroute des Lacs) destiné à relier Milan à la région du lac de Côme et du lac Majeur. Les Allemands de la république de Weimar commencent aussi à concevoir leurs propres plans dès la fin des années 1920 à l'exemple de leur voisin du Sud, mais l'idée ne dépasse pas le stade de projet, faute de soutien politique et financier. L'arrivée au pouvoir des nazis, en 1933, permet à d'ambitieux projets surgis des planches à dessin d'aboutir sur de véritables chantiers. Peu après sa nomination comme chancelier, Adolf Hitler appuie avec enthousiasme le *Reichsautobahnen*, un vaste projet de construction d'autoroutes.

Plus de 100 000 personnes sont alors mobilisées à travers le pays pour mener à terme le projet *Autobahn*. Le réseau autoroutier va dès lors se développer très rapidement sous la politique volontariste nazie. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Allemagne compte plus de 3 800 kilomètres d'autoroutes!

Peu après le conflit, les États-Unis prennent rapidement la tête des pays les plus « asphaltés » au monde. Le réseau routier québécois s'inspire d'ailleurs en partie du *Interstate Highway System* américain (littéralement « système d'autoroutes inter-États »), jusqu'à adopter leur bouclier bleu, blanc et rouge pour sa signalisation.

machine ne fait alors pas l'unanimité; bruyante, très chère, on s'interroge sur la pertinence de cette curieuse invention qui fonctionne sans chevaux. Mais après 1945, les salaires augmentent et les dépenses reprennent. Dans les années 1950, les voitures prennent d'assaut les routes du Québec. Ce sera près de 60 % des familles qui en possèdent une au milieu des années 1960. Cet afflux de véhicules motorisés bouleverse les façons traditionnelles de se déplacer et rend caduque la configuration du réseau routier de l'époque.

La première autoroute apparaît en 1959, pendant le mandat de Duplessis. Il s'agit de l'autoroute 15, reliant l'île de Montréal à la région plus au nord des Laurentides. Elle remplace la route 11 qui, au retour des vacances le dimanche après-midi, ressemble à un immense stationnement. De plus, elle possède trois voies, dont celle du milieu qui est utilisée dans les deux sens pour les dépassements, ce

qui, on l'imagine bien, cause de nombreux et graves accidents. La nouvelle autoroute est construite en béton, qu'on coule à partir d'une machine tirée sur des rails de chemin de fer, avant de le compresser fermement. Son ouverture a l'effet escompté sur la circulation. C'est un grand moment dans la région.

Or, tout cela change subitement avec le début de la Révolution tranquille. Un vent de modernité balaie alors le Québec. Pour rattraper le retard accumulé, on ambitionne d'entrer dans la modernité à vitesse grand V. Le réseau routier fait alors l'objet d'une transformation sans précédent. À cette époque, on voit grand... Très grand!

ENTRER DANS LA MODERNITÉ

L'arrivée au pouvoir de « l'équipe du tonnerre » coïncide avec l'accélération de l'asphaltage des routes de gravier et l'aménagement d'un vrai réseau autoroutier. C'est le gouvernement de Jean

Lesage qui va adapter « à l'américaine » le système de signalisation des autoroutes du Québec. En 1962, Montréal est désignée par le Bureau international des expositions pour accueillir l'Exposition universelle de 1967 dans le cadre des célébrations du centenaire de la Confédération canadienne. Toute la planète venait nous visiter! De nombreux projets sont lancés pour donner au Québec une image nouvelle et « épater la galerie ». Cet événement d'une envergure internationale constitue un moteur pour investir massivement dans le secteur autoroutier. Il faut être en mesure d'accueillir de nombreux visiteurs, dont beaucoup arrivent par la route des États-Unis. La construction des autoroutes Décarie et Bonaventure et du pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine, dans les mêmes années, a été grandement motivée par l'Expo 67. La construction du métro de Montréal s'inscrit également dans cette problématique tout en visant à produire une



Excavation pour la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency. (Centre d'archives de Québec, Bibliothèque et Archives nationales du Québec).

LE PARCOURS D'UN INGÉNIEUR TÉMOIN DU PROGRÈS DU RÉSEAU AUTOROUTIER QUÉBÉCOIS

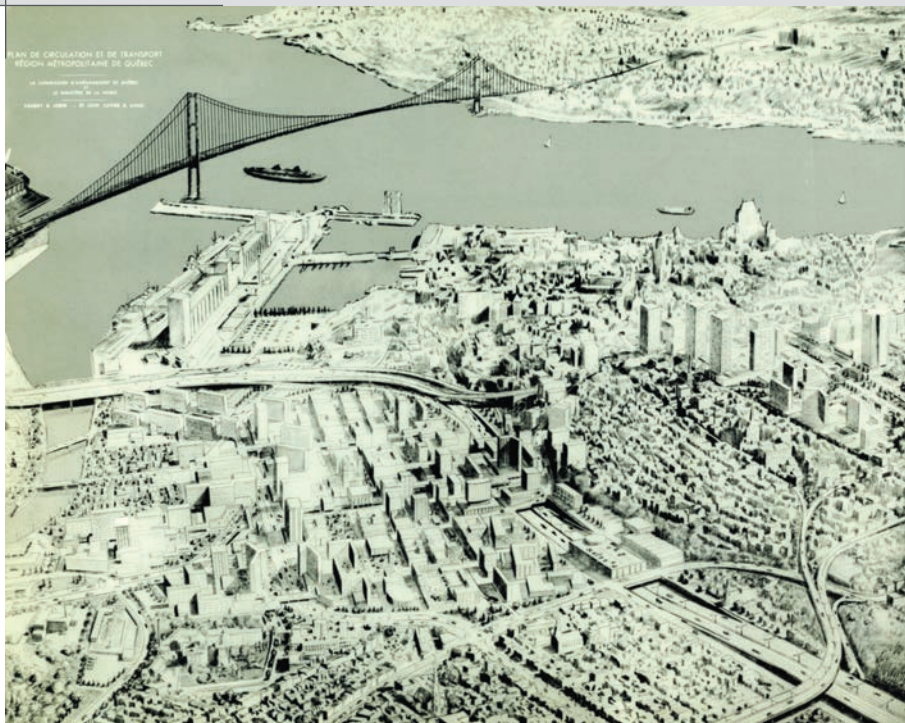
Sorti de l'École polytechnique de Montréal en 1962, avec un diplôme d'ingénieur en poche, Jacques Lamarche a collaboré à de nombreux projets dès le début des autoroutes au Québec. En tant qu'étudiant (1959-1962), il travaille au chantier de l'autoroute des Laurentides (autoroute 15). Par la suite, la conjoncture politico-économique du Québec des années 1960 fait que les contrats se succèdent, alors que le développement du réseau routier bat son plein dans la province : tracés d'autoroutes, édification de viaducs, etc. M. Lamarche travaille de 1962 à 1968 pour différentes firmes d'ingénieurs-conseils à Montréal. « Un paradis pour les ingénieurs! On parlait de rien. Tout était à construire », affirme-t-il (dans une entrevue aux auteurs à l'été 2012). Il ajoute que la demande était si forte qu'il n'a jamais véritablement eu à chercher du travail pendant sa carrière. À la retraite depuis 2003, Jacques Lamarche est un de ceux qui ont consacré leur vie à faire des autoroutes québécoises un exemple d'ingénierie technique et moderne résolument tourné vers l'avenir.

solution à long terme à la mobilité des personnes dans la région métropolitaine. C'est le début d'une grande entreprise de rénovation de tout le réseau. De 1963 à 1966, les projets s'accumulent. Tout est à construire! L'autoroute des Cantons-de-l'Est (autoroute 10) est inaugurée en 1964 comme l'autoroute Transquébécoise (autoroute 55) et l'autoroute 20, reliant du même coup le réseau québécois à l'Interstate 91. Après 1967, on assiste à une brève accalmie dans les travaux, qui se sont surtout concentrés autour de la région de Montréal. Au début, toutes les autoroutes sont à péage : le progrès, ça se paye! Toutefois, ceux-ci seront presque entièrement abolis au courant des années 1980 jusqu'à l'ouverture gratuite du pont Champlain en 1991. Depuis mai 2011, le péage est réapparu au Québec avec la tarification des passages sur le pont de l'autoroute 25 enjambant la rivière des Prairies.

Le Centre-du-Québec demeure alors peu touché par ces nouvelles infrastructures, mais son tour viendra. La région de Québec a vu l'addition de deux tronçons importants des autoroutes Henri-IV et Laurentienne. Mais les ingénieurs qui vont vraiment s'affairer à concevoir le réseau autoroutier de la Capitale-Nationale ne feront pas les choses à moitié... ou plutôt, si! Car les plans issus de l'imagination de ces « visionnaires » dépassent largement les moyens financiers dont on dispose et plusieurs devront être abandonnés, ce qui a laissé des éléments marquants dans le paysage québécois, comme les témoins d'une époque aux ambitions grandioses.



Jacques Lamarche, automne 1961 (photo de finissant). Jac Guy, portraitiste. Montréal. (Collection privée).



Projection de Québec en 1990. Plan de circulation et de transport de la région métropolitaine de Québec, 1968-1969. Vandry & Jobin, 1968.

UN RÉSEAU INACHEVÉ

En 1968, c'est la firme d'ingénieurs-conseils Jobin & Vandry qui produit le plan de circulation et de transport de la région métropolitaine de Québec qui va servir de plan de travail pour le tracé du réseau autoroutier que nous empruntons toujours aujourd'hui. Au moment où le plan est rédigé, le pont Frontenac (aujourd'hui le pont Pierre-Laporte) est déjà en construction, tout comme l'autoroute 20 sur la rive-sud afin de desservir ce nouveau pont. Sur la rive-nord, d'autres emprises sont déjà en place comme les boulevards Du Vallon, Duplessis, Henri IV et l'autoroute Métropolitaine (qui deviendra l'autoroute de la Capitale, puis Félix-Leclerc), alors que le nouveau boulevard Champlain est toujours sous chantier. Le rapport de recommandations mandaté par le ministère des Transports, qui s'appelait alors le ministère de la Voirie, propose plusieurs scénarios intéressants pour la ville, mais c'est celui ci-dessous qui sera retenu.

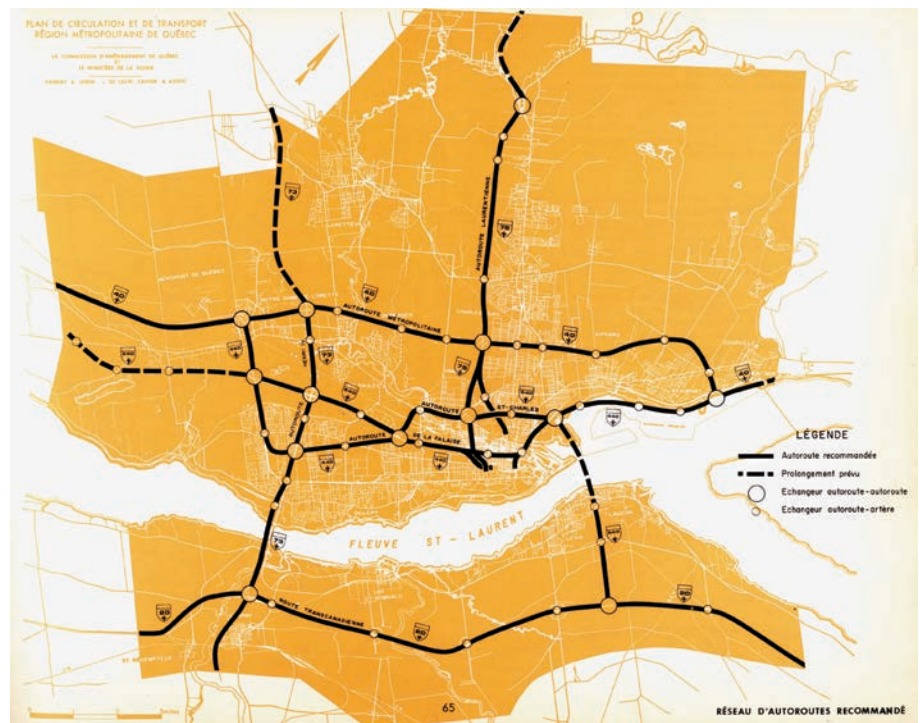
En observant ce plan, plusieurs éléments surprennent. Tout d'abord, la présence d'un troisième pont, qui enjambe le fleuve à partir de l'estuaire de la rivière Saint-Charles directement jusqu'à Lauzon! Ce

pont devait lier Lévis-Lauzon à Québec par la nouvelle autoroute Saint-Charles, un projet qui ne vit jamais le jour. Ce plan illustre parfaitement l'ambition des ingénieurs de l'époque.

Autre fait saillant : l'autoroute de la Falaise. Son nom est assez révélateur

de la vision qu'en avaient les ingénieurs. En effet, on projetait de construire une autoroute surélevée le long de la falaise entre la haute-ville et la basse-ville de Québec, un peu comme l'autoroute Métropolitaine à Montréal et la 40 à Trois-Rivières. Avec ses trois voies dans chaque sens, elle aurait dû passer au cœur de l'agglomération urbaine de la ville, changer radicalement le visage de la Vieille Capitale et constituer la véritable épine dorsale du réseau autoroutier de Québec. Aujourd'hui, c'est plutôt l'axe stratégique qui comprend le pont Pierre-Laporte, les autoroutes Henri-IV et Félix-Leclerc qu'on désigne par cette appellation.

L'exemple le plus saisissant de ce réseau inachevé demeure le tunnel Dufferin. À cet endroit, deux bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency, pour lesquels l'ancien quartier chinois avait été détruit, mènent droit dans un mur couvert de graffitis. Derrière ce dernier, les débuts d'un tunnel s'allongent sur au moins 100 mètres. Peu de gens connaissent l'existence de ce tunnel et encore moins la raison de sa présence. À l'ori-



Réseau autoroutier recommandé par Vandry & Jobin, 1968. Plan de circulation et de transport de la région métropolitaine de Québec, 1968-1969.

gine, cette autoroute devait passer sous la colline Parlementaire et servir à vider les immenses tours à bureaux que l'on prévoyait y ériger pour enfin rejoindre le boulevard Champlain. Dans les années 1970, les questions environnementales gagnent en importance dans le débat social entourant la question des autoroutes. L'assèchement de la baie de Beauport dans les mêmes années, un projet destiné à faire passer l'autoroute Dufferin-Montmorency plus près du fleuve (également abandonné), provoque un véritable tollé dans la population. On peut d'ailleurs encore apercevoir aujourd'hui la rampe artificielle construite pour ce tronçon. La construction du tunnel Dufferin est abandonnée en 1976 après l'élection du Parti québécois de René Lévesque, comme d'autres projets ailleurs dans la

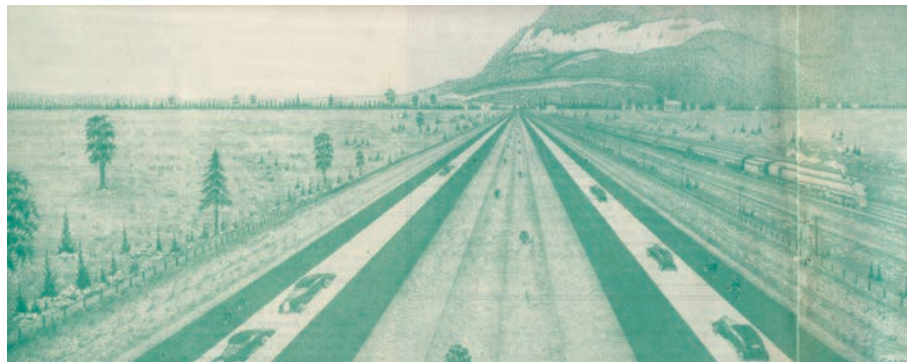


Diagramme des détails de la construction de la voie sir Wilfrid Laurier signé Gaston Côté, arch. 2 avril 1943. Publié dans *La Revue moderne*, mai 1943, p. 8. (Archives de Cap-aux-Diamants).

province. Plusieurs ont ensuite tenté, sans succès, de trouver une vocation à ce tunnel. Des travaux de démolition sont finalement entamés en 2007 et il ne reste aujourd'hui plus rien de ces bretelles, sinon quelques souvenirs errants dans la mémoire collective.

CONSTAT ET DÉFIS D'AVENIR

La quasi-totalité des autoroutes du Québec est érigée dans un laps de temps sensiblement court, surtout entre les années 1960 et 1980. L'expansion du réseau ralentit ensuite pour pratiquement s'interrompre entre 1985 et 1995. Depuis lors, plusieurs nouveaux projets de construction ont été mis en chantier, principalement pour parachever les autoroutes existantes. Présentement, le Québec compte 29 autoroutes, dont 16 autoroutes principales, 8 autoroutes collectrices et 5 autoroutes de déviation. La limite de vitesse y est fixée à 100 km/h. Cette limite est légèrement inférieure à celles que l'on retrouve dans la majorité des États américains ou encore dans d'autres provinces canadiennes.

L'histoire des autoroutes québécoises est révélatrice. D'abord, le contexte politique a toujours eu une influence directrice dans la construction du réseau autoroutier. Les politiques de Maurice Duplessis, de Jean Lesage et de René Lévesque ont toutes ponctué, à leur manière, le rythme du développement des autoroutes. Ensuite, le véritable défi pour le Québec demeure aujourd'hui d'entretenir ce vaste réseau, construit essentiellement en l'espace d'une génération et dont la durée de vie arrive à terme. ■

Samuel Venière est étudiant à la maîtrise en technologies éducatives à l'Université Laval.

TERMINOLOGIE DES AUTOROUTES À TRAVERS LE MONDE AVEC LEUR LIMITE DE VITESSE

Terme utilisé	Pays et limite de vitesse (en km/h)
<i>Autobahn</i>	Allemagne (illimitée, recommandée à 130), Autriche (130) et Suisse (120)
<i>Autostrada</i>	Italie (130), Pologne (130), Suisse et Roumanie (130)
<i>Autoestrada</i>	Portugal (120)
<i>Motorway</i>	Royaume-Uni (113) et Nouvelle-Zélande (100)
<i>Highway, expressway</i> (en ville), <i>tollway</i> (à péage) ou <i>freeway</i>	Australie (100 à 110), États-Unis (104 à 129 variable selon les États), Canada anglophone (90 à 110)
<i>Autopista</i> ou <i>autovia</i> (voie rapide)	Espagne (120)
<i>Dálnice</i>	République tchèque (130)
<i>Autoput</i>	Serbie (120), Bosnie-Herzégovine (80) et Monténégro (120)
<i>Avtocesta</i>	Slovénie (120) et Croatie (130)
<i>Otoyol</i>	Turquie (130)