

Pleins feux sur le ministère des Transports

Roger Bruneau

Number 45, Spring 1996

Feu vert! : cent ans d'automobile au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8483ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bruneau, R. (1996). Pleins feux sur le ministère des Transports.
Cap-aux-Diamants, (45), 18–21.



PLEINS FEUX SUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

par Roger Bruneau

Dès l'apparition de l'automobile comme moyen de transport, au début du siècle, le législateur a senti le besoin de réglementer l'usage de ce véhicule révolutionnaire et d'établir un réseau routier digne de ce nom.

On aura une idée de la rapidité avec laquelle ce domaine a évolué si l'on sait qu'en 1904, on comptait seulement 45 automobiles enregistrées à Montréal, et 102 en 1905. En 1906, on en comptait 167 dans l'ensemble du Québec. Puis ce nombre a grossi : il est passé de 1 878 en 1911 à plus de 10 000 en 1915 et à plus de 100 000 en 1926, pour atteindre le million en 1958 et les deux millions dix ans plus tard. Les dernières données disponibles à ce sujet (celles de 1993) faisaient état de 4 165 890 véhicules de toutes catégories enregistrés au Québec. Cette même année, le nombre de titulaires de permis atteignait 4 196 200.

Les véhicules automobiles

La *Loi concernant les automobiles* a été sanctionnée le 31 mars 1904. Elle a été améliorée deux ans plus tard, le 5 mars 1906, par la *Loi concernant les véhicules automobiles*. Les nombreux amendements apportés par la suite à ces textes de base ont fait l'objet d'une refonte en 1925. À l'époque, ce secteur était administré par le Bureau du revenu, lui-même placé sous l'autorité du Trésorier de la province.

L'application de la *Loi des véhicules automobiles* est passée sous la responsabilité du nouveau ministère des Transports et des Communications en 1952. Cette loi sera connue sous le nom de *Code de la route* à partir de mars 1960, et sous celui de *Code de la sécurité routière* à compter du 18 juin 1981. Pour sa part, le Bureau des véhicules automobiles a été créé le 10 mai 1961 et placé sous l'autorité du ministre des Transports et des Communications.

Mademoiselle Casgrain, son chauffeur et sa voiture de marque Packard. Photographie par Notman, vers 1911-1912.
(Archives photographiques Notman, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal)

L'immatriculation

Le Québec a assumé la responsabilité d'immatriculer les automobiles dès 1906. Il est alors devenu obligatoire, pour tout propriétaire, d'enregistrer son véhicule au Bureau du Trésorier de la province. Une plaque de format réduit portant un numéro d'enregistrement lui était remise. Le titulaire devait ensuite placer cette plaque en évidence et peindre les lettres et les chiffres de quatre pouces de hauteur sur un pouce de largeur, correspondant au numéro ainsi attribué.

L'émission des plaques est passée par plusieurs phases : tout d'abord, l'émission de deux plaques, puis d'une seule; ensuite sont apparues les vignettes annuelles que l'on devait coller sur la plaque; l'usage de ces vignettes autocollantes a été abandonné définitivement en 1995. Les dernières plaques mises en circulation sont les plaques alphanumériques.

La voirie

À la fin du XIX^e siècle, les municipalités demeuraient encore en grande partie responsables des chemins au Québec. Il a fallu attendre 1912 pour que soit adoptée une loi créant un département de la Voirie, placé sous l'autorité du ministre de l'Agriculture.

La *Loi des bons chemins* de 1912 autorisait le gouvernement à contribuer au paiement des

intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par les municipalités pour l'amélioration des chemins. Un budget de 10 millions de dollars était voté à cette fin. Deux ans plus tard, le 19 février 1914, le département de la Voirie est devenu autonome et a pris le nom de ministère de la Voirie.

Un premier programme d'entretien d'hiver des chemins a été mis en œuvre en 1929 sur 77,2 kilomètres de routes. Par la suite, ce programme a été graduellement étendu pour finalement comprendre, en 1949, toutes les routes du Québec.



Collection de plaques d'immatriculation couvrant les années 1921 à 1947.

(Direction des communications, ministère des Transports)



Construction d'une route vers 1945. Photo Associated Screen News Ltd.
(Direction des communications, ministère des Transports)

La construction des premières autoroutes a été entreprise par l'Office des autoroutes des Laurentides, créé en 1957, et qui est devenue l'Office des autoroutes du Québec en 1961. Vers la même époque, le ministère de la Voirie se lançait aussi dans la construction d'autoroutes.



Émission de vignettes pour les plaques d'immatriculation en 1980. (Direction des communications, ministère des Transports)

La signalisation

C'est en 1923 qu'a été introduit le système de signalisation symbolique sur les routes du Québec. Ce système permettait de présenter aux conducteurs un message direct et instantané ne leur posant aucune barrière linguistique. Par ailleurs, le ministère ayant jugé dangereux la présence de panneaux-réclame et d'enseignes commerciales le long des routes, il a réglementé

l'usage de ce type d'affichage. C'est en 1932 que les panneaux d'arrêt obligatoire ont fait leur apparition et que les premières lignes blanches ont été tracées dans les courbes des routes asphaltées.

Sur le plan international, un protocole signé à Genève en septembre 1949 officialisait la signalisation symbolique dans de nombreux pays. Au Québec, le *Règlement sur la signalisation routière* régit tous les aspects de la signalisation.

Les transports

On trouve dans une loi adoptée le 17 mars 1919 des règles concernant les postes et tarifs pour les cochers, de même que l'inspection des taximètres (eh oui, déjà!). Le 19 mars 1921, une autre loi, portant celle-là sur le poids maximal des véhicules, était adoptée. Quant aux tarifs pour les véhicules de commerce et de transport de «bâtiments» sur les routes, ils ont fait leur apparition dans une loi du 21 mars 1922.

En 1960, les transports aérien et maritime sont devenus des préoccupations du ministère des Transports et des Communications, qui était en outre chargé d'établir un service central de transport aérien.

La Régie des transports voit le jour en 1964. Cette régie remplacera la Régie des services publics en 1969. En 1967, le Service de la construction et de l'entretien des ponts est passé définitivement du ministère des Travaux publics à celui de la Voirie.



Accident d'automobile le 18 novembre 1941 à l'ouest de Beaufort Station, boulevard Sainte-Anne. (Direction des communications, ministère des Transports)

Le ministère des Transports

Comme il a été dit précédemment, l'organisme que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de ministère des Transports a vu le jour en 1909 sous le nom de département de la Voirie, placé sous l'autorité du ministre de l'Agriculture. Ce département a acquis son autonomie deux ans plus tard pour devenir le ministère de la Voirie.

Le 27 novembre 1952 on adoptait la *Loi constituant le département des Transports et des Communications* (1-2 Élis. II, C.16). Ce nouveau dé-

partement; elle confiait de plus au ministre le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait jusqu'alors des municipalités. Le ministre devenait aussi responsable de la Société des traversiers Québec-Lévis, qui deviendra en 1974, la Société des traversiers du Québec.

La Régie de l'assurance automobile du Québec, créée en 1977, relevant de l'autorité du ministre des Consommateurs, a été placée sous la responsabilité du ministre des Transports en 1980.



En 1923, la loi augmente la limite de vitesse sur les routes. Elle passe de 25 à 30 milles à l'heure. Comme l'indique cette affiche, les véhicules ne devaient pas dépasser 20 milles à l'heure dans les villes et villages. «Main Street, North; Rock Island, Québec». Carte postale, vers 1925. (Coll. Simon Beauregard)

partement regroupait diverses activités liées au transport : surveillance et contrôle des entreprises, transport par chemin de fer et par pipeline, transport de l'énergie, à l'exception de l'électricité, transmission de messages télégraphiques et téléphoniques, etc. En 1969, une loi a scindé le ministère des Transports et des Communications en deux ministères distincts, soit celui des Transports et celui des Communications.

C'est en vertu de la *Loi du ministère des Transports*, sanctionnée le 29 mars 1972, et de la *Loi des transports*, sanctionnée le 8 juillet suivant, qu'ont été fusionnés le ministère de la Voirie et l'ancien ministère des Transports du Québec. Mais en fait, ce n'est qu'avec le début de l'exercice financier suivant, le 1^{er} avril 1973, que ces lois sont entrées en vigueur. Il y a donc 23 ans cette année que les activités du Ministère se déroulent dans ce nouveau cadre législatif.

La loi du 8 juillet 1972 abolissait la *Régie des transports* et la remplaçait par la *Commission des transports du Québec*; elle créait également le Conseil consultatif et le Tribunal des trans-

Cette même année, le Bureau des véhicules automobiles était intégré à la Régie.

Un ministère résolument tourné vers l'avenir

À la veille du retour des voitures électriques (et qui sait, peut-être des voitures à vapeur), le ministère des Transports doit maintenant relever les défis que pose la maturité : la consolidation des acquis et la conservation du patrimoine constitué par les diverses infrastructures de transport que le Québec s'est donné à force d'investissements, d'ingéniosité et de travail acharné.

Ce patrimoine est un outil de développement socio-économique dont le Québec ne saurait se passer. Conscient de l'importance de son rôle, Transports Québec s'est donné au cours des dernières années, les structures administratives et les outils de gestion qui lui permettront de relever les défis de l'avenir. ♦

Roger Bruneau est agent d'information.

