

L'avènement de l'automobile au Québec : une petite Révolution tranquille au tournant du XX^e siècle

Alex Tremblay

Number 111, Fall 2012

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

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/67579ac>

[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

Tremblay, A. (2012). L'avènement de l'automobile au Québec : une petite Révolution tranquille au tournant du XX^e siècle. *Cap-aux-Diamants*, (111), 17–21.

L'AVÈNEMENT DE L'AUTOMOBILE AU QUÉBEC : UNE PETITE RÉVOLUTION TRANQUILLE AU TOURNANT DU XX^E SIÈCLE

par Alex Tremblay

Le XIX^e siècle est marqué par des changements considérables dans le domaine des transports. Avec l'avènement du bateau à vapeur et de la locomotive, il est désormais possible de se déplacer beaucoup plus rapidement. Toutefois, si ces nouveaux moyens de transport sont particulièrement appréciés pour leur vélocité, ils laissent insatisfaits bon nombre d'inventeurs à la recherche d'un véhicule qui permettrait de se déplacer avec plus de liberté. C'est dans ce contexte que plusieurs d'entre eux vont tenter de créer des véhicules « qui se meuvent d'eux-mêmes », d'où le nom d'automobile. Il s'agit d'une véritable révolution qui suscite à l'époque beaucoup d'intérêt.

DES DÉBUTS LABORIEUX

On associe souvent l'invention de l'automobile à la fin du XIX^e siècle. Or, le premier véhicule automobile connu remonte plutôt à 1769. Il est l'invention de Nicolas-Joseph Cugnot, un ingénieur militaire français qui développe un concept inédit de véhicule à vapeur destiné à transporter de lourdes charges d'artillerie. Après la réussite d'un premier prototype de fardier de taille réduite, Cugnot en réalise un second qui, sans freins et particulièrement difficile à manœuvrer, termine sa course contre un mur. L'invention reste donc à perfectionner. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, les progrès scientifiques et techniques permettent la naissance

d'une série d'inventions – pensons notamment au moteur à combustion interne – qui vont permettre la création d'une automobile commercialisable à la fin de ce siècle.

Selon Matthew Farfan, le premier véhicule automobile au Canada est le fait d'Henry Seth Taylor, un bijoutier de Stanstead ayant des talents d'inventeur. Celui-ci s'inspire de modèles américains pour créer son propre prototype. Après cinq ans de travail à concevoir le véhicule et deux ans à le construire, Taylor présente le fruit de ses efforts – un véhicule à quatre roues mû par un moteur à vapeur placé à l'avant – à l'exposition de Stanstead de 1867. Or, son invention n'est pas encore tout à fait au point



Résidence et automobile d'Ucal-Henri Dandurand, rue Dorchester Ouest, Montréal, QC, vers 1903. (Musée McCord, MP-0000.1750.18.3).



Automobile renversée, au sud de Montréal, QC, vers 1935. (Musée McCord, mp-1988.59.7).

puisqu'elle tombe en panne lors de sa présentation. Pire, Taylor n'a pas pensé à installer de freins à son invention et en perd le contrôle en descendant une pente particulièrement abrupte. Bien qu'il ait le temps de sauter avant que le véhicule ne s'écrase en bas de la côte, cette expérience lui enlève complètement l'envie de retoucher à cet engin. Il en récupère donc le moteur pour construire un yacht à vapeur et range sa voiture dans sa grange pour ne plus l'en ressortir. Fort heureusement, on a retrouvé ce véhicule depuis et on peut aujourd'hui l'admirer au Musée des sciences et de la technologie du Canada. Trente ans plus tard, c'est au tour de George Foote Foss, un mécanicien et réparateur de bicyclettes de Sherbrooke, de se lancer dans la fabrication d'automobiles. Pendant ce temps, la voiture a considérablement évolué. L'Allemand Karl Benz a mis au point une voiture à trois roues – puis à quatre – équipée d'un moteur à combustion interne

alors que de nombreux autres véhicules motorisés voient le jour tant aux États-Unis qu'en Europe. Toujours selon Matthew Farfan, c'est dans ce contexte que Foss découvre les joies de l'automobile lors d'un voyage à Boston, en 1896. Pour la somme de 4 \$, il loue une voiture électrique qu'il essaie avec grand plaisir. Son bonheur est toutefois de courte durée. Au bout d'à peine une demi-heure, le véhicule s'arrête puisque sa pile est complètement déchargée. Déçu de la faible autonomie de cet appareil, mais impressionné par son potentiel, Foss décide de construire sa propre automobile à son retour à Sherbrooke. Celle-ci fonctionnera à l'essence afin de pouvoir parcourir de plus grandes distances sans être ravitaillée. Après avoir passé l'hiver à son projet, Foss circule, au printemps de 1897, au volant de la première automobile à essence fabriquée au Canada. Son initiative reste toutefois sans lendemain, et ce, même si la « Fossmobile » suscite un grand intérêt. En effet,

William Farwell, président de la Eastern Townships Bank, offre à Foss de financer une chaîne de production pour construire d'autres véhicules, mais le principal intéressé ne donne pas suite à cette proposition. Même Henry Ford vient lui proposer d'investir dans une nouvelle entreprise qu'il désirait créer – la Ford Motor Company à qui on doit une distribution à plus grande échelle de l'automobile –, mais Foss refuse son offre, se contentant de céder son invention pour 75 \$ et de poursuivre une carrière dans la vente d'automobiles.

LES « VIEUX CHEVALIERS DU VOLANT »

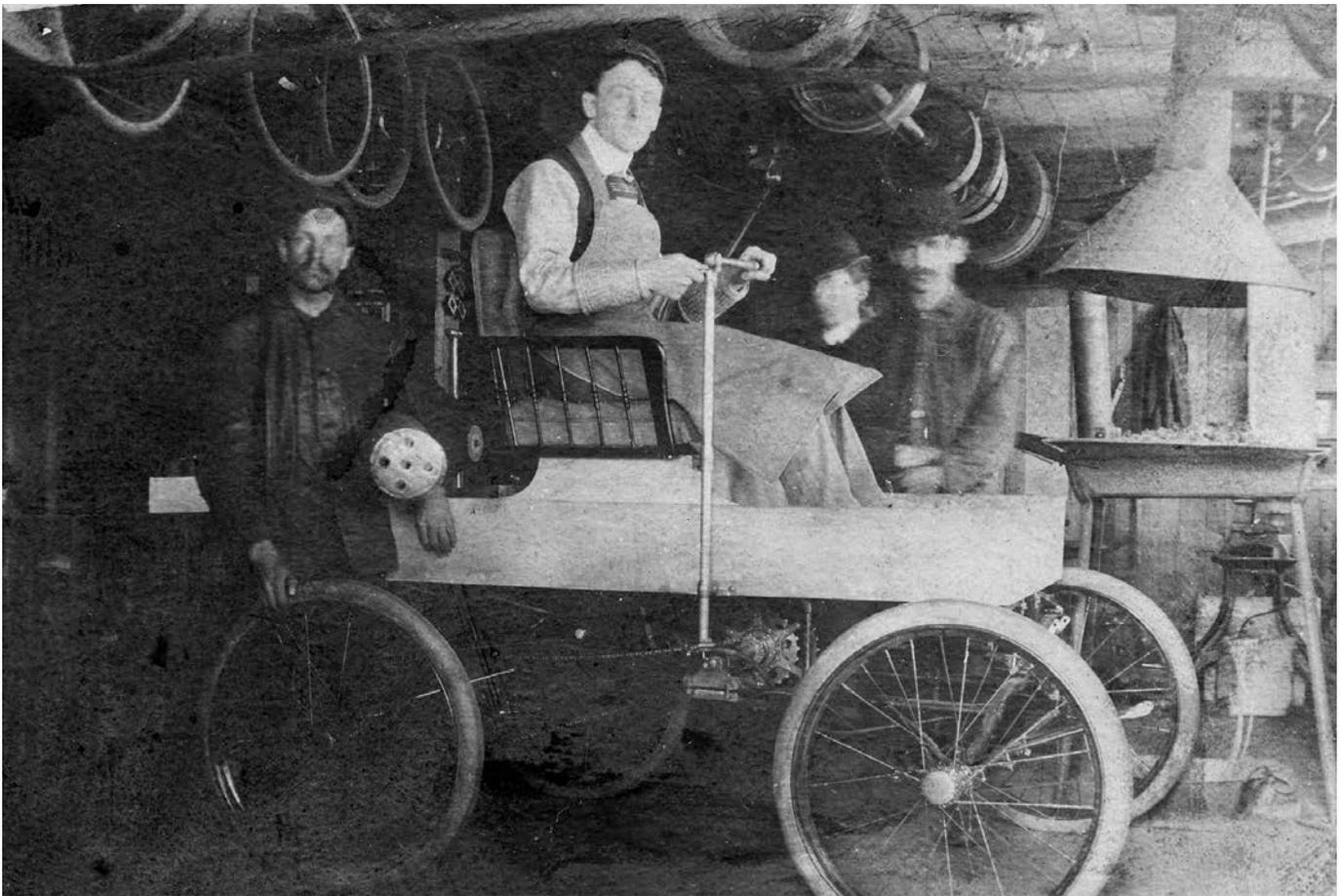
Même si, dès les années 1860, quelques Québécois s'intéressent à l'automobile, elle demeure néanmoins le fait d'inventeurs et de génies de la mécanique sans connaître de commercialisation au Québec. Ce n'est qu'à la toute fin du XIX^e siècle qu'elle devient un objet accessible aux élites. Or, si les premiers auto-

mobilistes, aussi surnommés les « vieux chevaliers du volant », constituent une infime minorité de la population, tous semblent porter un intérêt particulièrement vif à cette nouvelle invention. Au début de l'été 1897, les habitants de Québec n'ont qu'un sujet de conversation : la « voiture qui marche toute seule » du docteur Henri-Edmond Casgrain. Fort d'une réputation d'inventeur – on lui doit notamment un procédé de fabrication des dentiers et une machine à faire les cigarettes –, ce chirurgien-dentiste de la ville de Québec vient d'acquérir une automobile à la suite d'un voyage aux États-Unis où il est tombé sous le charme de cette nouvelle technologie. Alors que Taylor et Foss avaient conçu eux-mêmes leur automobile et que celles-ci sont décrites comme « des voitures expérimentales », Casgrain fait venir son véhicule de France en pièces détachées.

On le considère donc comme le premier automobiliste québécois. La Léon-Bollée du docteur Casgrain impressionne. Elle est dotée de trois vitesses : 5, 9 et 18 milles à l'heure (8, 14 et 29 km/h). Alors que la première vitesse correspond au trot d'un cheval, la dernière impressionne particulièrement. Jamais on n'avait atteint une telle vitesse sur le chemin Sainte-Foy! Or, bon nombre de gens demeurent sceptiques devant cette machine. Lorsqu'elle tombe en panne en tentant en vain de monter la rue D'Auteuil, on dit qu'« il y a trop de côtes à Québec » et que ce véhicule ne remplacera jamais le cheval. Cela n'empêche toutefois pas plusieurs hommes d'affaires entreprenants de la capitale – pensons notamment au fabricant de corsets Georges-Élie Amyot et à Frank Carrel, propriétaire et éditeur du *Daily Telegraph* – de se porter à leur

tour acquéreur d'une voiture dans les années suivantes.

À Montréal, c'est au promoteur immobilier Ucal-Henri Dandurand que revient l'honneur d'avoir été le premier automobiliste. Alors que le docteur Casgrain s'est tourné vers la France pour acheter sa voiture, Dandurand va plutôt du côté des États-Unis où il fait l'acquisition d'une voiture à vapeur de marque Waltham, en mai 1899. Fait intéressant, celle-ci est livrée avec un mécanicien pour en expliquer l'usage au nouveau propriétaire. Bien loin de se contenter d'une seule automobile, Dandurand – qu'on surnomme Ucal Hisopompe tant il aime les automobiles – se porte acquéreur de plusieurs autres voitures dans les années suivantes. Il s'achète, entre autres, une voiture électrique qu'il délaisse rapidement, une voiture livrée en pièces détachées qu'il ne réussira jamais à faire



Georges Foot Foss et son invention dans son atelier vers 1897. Ce dernier est assis au volant de la voiture. Parmi les trois hommes debout, Herbert Ronbinson, mécanicien, à droite. (La société d'histoire de Sherbrooke).



Louis-Guy Lemieux. *Grandes familles du Québec*. Québec, Septentrion, 2006. Gracieuseté des familles Bélanger.

fonctionner ainsi qu'une automobile de marque De Dion-Bouton aujourd'hui propriété du Musée du Château Ramezay. Ce véhicule serait le premier à être immatriculé au Québec lorsque, après avoir payé les frais administratifs de dix dollars, U.-H. Dandurand fait peindre en jaune Q1 à l'arrière.

Face aux critiques, voire aux plaintes, de certains citoyens qui apprécient peu ces machines qui effraient les chevaux, Dandurand se rend à l'hôtel de ville de Montréal pour se procurer un permis de circulation afin de pouvoir utiliser sa voiture comme il l'entend. Puisque son véhicule ne correspond à aucune catégorie connue, on lui remet une plaque pour vélo en guise d'immatriculation. Ce n'est toutefois qu'en 1906, avec l'adoption de la première loi québécoise concernant les véhicules à moteur, que les véritables plaques d'immatriculation sont créées.

Les années suivantes sont marquées par l'arrivée de l'automobile dans des villes plus petites mais, surtout, par une augmentation particulièrement importante du nombre de voitures en milieu urbain. Alors que, en 1902, *L'Album universel* nous apprend qu'« à peine une dizaine de nos familles les plus select utilisent [...] cet agent de locomotion si à la mode » à Montréal, seize ans plus tard, on dénombre 9 617 automobiles dans la métropole!

HEURTS ET DIFFICULTÉS D'ADAPTATION

L'arrivée de l'automobile ne se fait toutefois pas sans heurts et désagréments. Les routes comportent de nombreuses courbes irrégulières puisqu'il est plus simple de contourner un obstacle que de le gravir avec un véhicule à traction animale. Qui plus est, la plupart d'entre elles ne sont pas dotées d'un revêtement dur, mais plutôt recouvertes de terre. Par temps pluvieux, elles peuvent

devenir impraticables tant elles sont boueuses alors que par temps sec, des nuages de poussière se soulèvent au passage des automobiles et risquent d'aveugler le conducteur. Conduire un véhicule motorisé requiert donc tout un équipement. Afin de se protéger, on use de cache-poussières, de casquettes à visière énorme et même de masques. De nombreux récits de voyage font état de ces difficultés et montrent qu'un voyage en automobile relève davantage de l'aventure, voire de la témérité, à ses débuts, que d'une façon pratique et rapide de se déplacer. Dans une entrevue accordée à la fin des années 1960, George Foote Foss relate un voyage en voiture entre Boston et Sherbrooke qu'il entreprit en 1902 en compagnie d'un cousin du Massachusetts. Afin de parer à toute éventualité, Foss engage un jeune homme costaud ayant grandi à la campagne afin de calmer les chevaux effrayés par l'automobile. En plus de devoir, bien souvent, immobiliser leur voiture lorsqu'ils rencontrent un véhicule à traction animale, les trois hommes doivent couramment s'arrêter pour la réparer. Pire, ils en sont réduits à



La première voiture de Havre-Saint-Pierre appartenant à M. Dupuis, marchand général. (Société historique de Havre-Saint-Pierre, P19. 51. 551. P421).

VÉHICULES AUTOMOBILES ENREGISTRÉS CHAQUE ANNÉE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, DE 1908 A 1925

YEARLY REGISTRATIONS OF MOTOR VEHICLES IN THE PROVINCE OF QUEBEC, FROM 1908 TO 1925

Année — Year	Autos	Année — Year	Autos
1908.....	396	1917.....	21,213
1909.....	485	1918.....	26,931
1910.....	786	1919.....	33,541
1911.....	1,878	1920.....	41,562
1912.....	3,535	1921.....	54,670
1913.....	5,452	1922.....	60,940
1914.....	7,413	1923.....	70,729
1915.....	10,112	1924.....	86,962
1916.....	15,348	1925 (déc. 14).....	95,960

Communiqué par le bureau provincial des automobiles.

Communicated by the Provincial Automobile Bureau.

Rapport du ministre de la Voirie de 1925, p. 38.

rouler de nuit afin de profiter des températures plus fraîches et, ainsi, éviter que le moteur ne surchauffe. Au bout de deux jours de voyage, le cousin de Foss l'abandonne, complètement découragé par les nombreuses péripéties qu'ils doivent affronter et décide de poursuivre la route par train. Foss n'est toutefois pas au bout de ses peines. Le reste du voyage est marqué de nombreuses crevaisons causées par les clous s'étant détachés des fers des chevaux qui ne sont pas rares sur les routes ainsi que par un bris majeur qui le force à attendre quatre jours qu'une pièce commandée par télégraphe lui parvienne afin qu'il puisse poursuivre sa route. Au bout de huit jours et demi, Foss arrive finalement à destination après avoir franchi les 550 kilomètres séparant Boston et Sherbrooke à une vitesse moyenne de 16 km/h.

En 1910, la situation n'est guère meilleure. Avant de partir en balade, l'écrivain Philippe Panneton – mieux connu sous le pseudonyme de Ringuet – raconte que, lorsqu'il partait en automobile,

« nous télégraphions pour savoir si les passages étaient praticables. Sur réponse favorable, nous faisons nos adieux aux amis et partions le visage rayonnant et le cœur un peu angoissé. Je n'oublierai jamais ce retour de Montréal aux Trois-Rivières, dans la nuit, où j'eus à réparer onze crevaisons ».

VERS UNE OMNIPRÉSENCE DE L'AUTOMOBILE

La seconde moitié du XIX^e siècle constitue donc une période d'essais – plus ou moins fructueux – au terme de laquelle, après de multiples tâtonnements, on arrive à circuler avec des « voitures sans chevaux ». Il faut néanmoins attendre les deux premières décennies du XX^e siècle pour que l'automobile s'implante au Québec grâce à de riches hommes d'affaires qui font connaître ce véhicule au reste de leurs concitoyens. Bien que ce nouveau moyen de transport présente de multiples désagréments, l'automobile se fait de plus en plus présente dans la vie des Québécois à mesure que les

années avancent. Le nombre de voitures passe de quelques centaines au début du siècle à plus de 200 000 après 1930. Grâce à sa production en série, son coût diminue radicalement et elle devient accessible à plusieurs ménages des classes moyennes. Qui plus est, de plus en plus de services facilitent désormais la vie des automobilistes. Il n'est plus nécessaire de chercher les pharmacies et les vendeurs d'huile à lampe pour s'alimenter en gasoline puisque de nombreuses pompes à essence voient le jour. Nul besoin dorénavant d'être doté de connaissances approfondies en mécanique parce que les garages se font de plus en plus nombreux et que ceux-ci offrent de pourvoir à l'entretien et à la réparation des voitures moyennant un tarif mensuel. L'automobile est désormais de moins en moins perçue comme un bien de luxe et apparaît de plus en plus comme un objet d'utilité quotidienne. Victime de son efficacité, on ne peut (ou on croit ne plus pouvoir) s'en passer. ■

Alex Tremblay est étudiant à la maîtrise en histoire à l'Université Laval et membre du comité de rédaction de *Cap-aux-Diamants*.

Pour en savoir plus :

Marc Belva. *L'automobile en Amérique, au Canada et au Québec*. Québec, Multimondes, 1994, 246 p.

André J. Delisle. « Du nouveau dans les rues de Montréal ». *Cap-aux-Diamants*, n° 45 (1996), p. 15.

Guy Thibault. *L'immatriculation au Québec*. Québec, GID, 2005, 282 p.

Étienne Faugier. *L'automobile, son introduction et ses impacts sur l'aménagement urbain, l'administration et les transports dans la ville de Québec (1919-1939)*. Mémoire de maîtrise, Université Lumière Lyon 2, Lyon, 2006, 133 p.

Jean-Marie Lebel. « CASGRAIN, Henri-Edmond », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2000, http://www.biographi.ca/009004-119_01-f.php?id_nbr=7277, consulté le 11 mai 2012.

Matthew Farfan. « George Foote Foss (1876-1968) et la "Fossmobile" » in *Patrimoine des Cantons CyberMagazine*, <http://townshipsheritage.com/fr/article/george-foote-foss-1876-1968-et-la-fossmobile>