

Une question de sécurité routière

Les débuts de la signalisation routière au Québec

Yves Laberge

Number 111, Fall 2012

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

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/67587ac>

[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

Laberge, Y. (2012). Une question de sécurité routière : les débuts de la signalisation routière au Québec. *Cap-aux-Diamants*, (111), 56–59.

UNE QUESTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE LES DÉBUTS DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AU QUÉBEC

par Yves Laberge

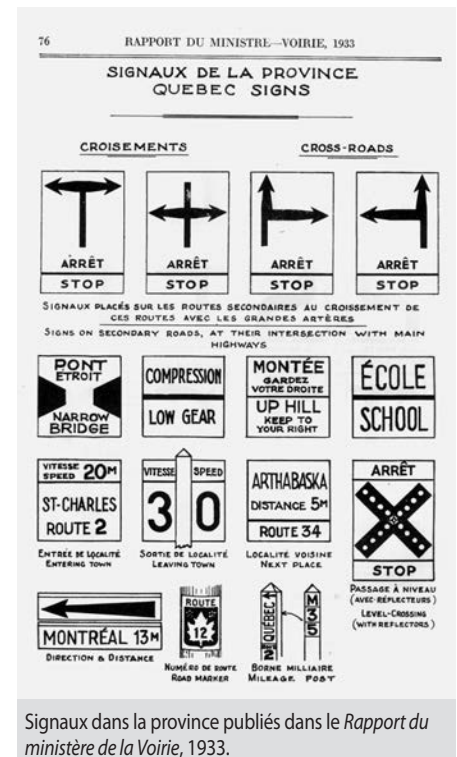


Chemin Maguire vers Sillery, 1913. Photographie tirée du *Rapport du ministère de la Voirie de la province de Québec*, Québec, E.-E. Cinq-Mars, Imprimeur du Roi, 1914.

Même si les rues et les routes existaient bien avant la venue des premières automobiles, la signalisation routière au Québec a connu une mise au point rapide en l'espace de seulement quelques années, principalement au début des années 1920, afin de répondre au nombre toujours croissant de véhicules motorisés. Pour l'historien, la lecture du *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, publié deux fois par mois (sauf en hiver) à partir de 1923, permet de suivre pas à pas cette évolution. Chaque *Bulletin* fournit une mine d'informations sur la circulation routière de l'époque et nous permet de cerner l'évolution des actions du Ministère dans le domaine de la signalisation. Presque chaque édition

contenait une carte du réseau routier du Québec. Ce *Bulletin* était envoyé par la poste aux journaux, aux presbytères, aux bureaux de tourisme à l'étranger, dans les clubs et associations d'automobilistes. Même son éminence le cardinal Louis-Nazaire Bégin (1840-1925) de Québec y était abonné. Il fut une époque où la signalisation routière n'existait pratiquement pas au Québec en dehors des villes et des villages. Peu protégés mais très fréquentés, les passages à niveau étaient particulièrement dangereux, car ils étaient beaucoup plus achalandés que de nos jours et les croisements entre les routes et les chemins de fer étaient très nombreux. D'ailleurs, dès 1920 et durant plusieurs années, le Ministère va tenter de réduire

leur nombre en raison de la fréquence des collisions mortelles survenant précisément à ces intersections; il fallait donc refaire certaines portions de routes pour éviter par exemple deux croisements successifs de la route avec le chemin de fer. Cette mesure d'amélioration et de prévention était appelée « la disparition des endroits dangereux » et visait particulièrement « les angles, les courbes trop prononcées, et d'une façon générale, tous les endroits dangereux ». À ce propos, des messages préventifs et dissuasifs étaient également rédigés, par exemple cette mise en garde en grosses lettres parue dans le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie* du 17 juillet 1925 :



« Réagissez contre cette démesure qui s'empare des chauffeurs imprudents aux traverses à niveau. N'essayez pas de battre la locomotive : vous ne le pouvez pas ».

En 1925, la vitesse permise pour les véhicules de promenade était de 20 milles à l'heure (soit environ 30 kilomètres à l'heure) dans les villes et les villages, et de 30 milles à l'heure (environ 50 kilomètres à l'heure) en rase campagne; toutefois, la vitesse dans les courbes et les pentes était limitée à 8 milles à l'heure (environ 14 kilomètres à l'heure). Les autobus, les camions et les véhicules de commerce devaient rouler encore plus lentement. Si la vitesse excessive était la principale cause des accidents (65 %) en 1925, « l'abus des boissons alcooliques » venait en deuxième place (25 %); on attribuait 10 % des autres accidents à « la malchance ».

UNE SIGNALISATION RUDIMENTAIRE

Le *Bulletin* du 18 août 1924 rappelle que le Ministère indique sur les routes les limites de vitesse permises, selon le cas. De plus, des panneaux signalaient déjà l'approche d'un danger ou d'un imprévu sur la route : « Il avertit à l'approche des courbes, des ponts et des chemins de fer ». Mais au lieu d'utiliser des mots, les nouveaux panneaux seront de plus en plus des « signaux symboliques officiels de danger et de direction ». Tous ces signaux symboliques sont présentés dans le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie* du 13 octobre 1924. Plus de 3 000 de ces signaux symboliques sont utilisés sur les routes du Québec à l'automne de 1924 et remplaceront progressivement les précédents. Ce ne sera toutefois pas la version définitive de ces panneaux, car plusieurs améliorations seront apportées, entre autres quant à l'usage de la couleur.

Un autre problème apparaît. Le 21 juin 1924, le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie* déplore le trop grand nombre d'enseignes publicitaires le long des routes et informe qu'elles seront détruites :



« Certains annonceurs sont allés jusqu'à peindre des annonces sur des garde-fous ou des têtes de ponts ». En juillet de l'année suivante, on insiste sur le danger d'un trop grand nombre d'enseignes publicitaires qui réduisent l'attention de l'automobiliste : « Les enseignes commerciales induisent le public en erreur et sont souvent causes d'accidents; de plus, elles enlaidissent les routes ». Énoncée dans le même *Bulletin* du 31 juillet 1925, la règle est stricte : « Les ingénieurs et les cantonniers ont instruction d'enlever les enseignes à mesure qu'elles apparaissent ». Dans un souci de sécurité et de préservation du paysage, « les signaux officiels de danger ou de direction, les

bornes milliaires et municipales sont les seuls signaux autorisés ». Une situation similaire survient avec la réappropriation des pavillons rouges. Au départ, ils devaient indiquer un danger sur la route (tel un pont temporaire), mais ils sont de plus en plus utilisés pour demander un arrêt aux chauffeurs d'autobus circulant à la campagne. Un avertissement est alors publié pour éviter de multiplier inutilement les pavillons rouges qui sont utilisés par n'importe qui : « S'il existe un endroit réellement dangereux, comme par exemple un pont en construction, ce signal a perdu sa signification et l'automobiliste subit l'accident inévitable ».

Le même problème de pollution visuelle amène en 1929 la « prohibition des annonces de liqueurs alcooliques » le long des routes et touchera même les nouvelles publicités peintes sur les granges que l'on aperçoit de la route, ces « affiches peintes sur un bâtiment ou y adhérent ». Toutefois, une réglementation plus souple, mais aussi plus précise sur les « panneaux-réclames » sera mise en place en 1933. La ligne blanche séparant la circulation entre les deux sens de la circulation fait son apparition sur nos routes en 1932, à une époque où il existait encore beaucoup de chemins de terre ou gravelés, rendant impossible la peinture d'une ligne de démarcation entre les deux voies. Là où c'est possible, on présente la ligne blanche comme « un nouvel élément de sécurité ». « Dans le but de faciliter la circulation sur les routes et d'assurer en même temps une plus grande sécurité, le département de la Voirie a fait tracer, partout où la nature du pavage l'a permis, une large ligne blanche au centre des courbes, de façon à inciter davantage les automobilistes à garder leur droite aux endroits même où cette pratique est la plus nécessaire ».

LA NUMÉROTATION DES ROUTES

Dans un article substantiel intitulé « Le numérotage des routes » qui fait la page couverture du *Bulletin* en juin 1926, on présente ainsi un nouveau système : « Depuis le début de la saison, les automobilistes ont remarqué sur un certain nombre de routes une plaque blanche sur laquelle est dessiné le contour de la feuille d'érable reproduit sur cette page et encadrant un ou deux chiffres. C'est là la plus récente addition faite par le ministère de la Voirie aux signaux routiers jusqu'ici en usage ». Selon ce système, la route 1 reliait Montréal à Sherbrooke; la route 2 unissait Montréal à Québec par la rive nord; la route 3 partait de Lévis jusqu'à Saint-Lambert. La route 9 entre Longueuil et l'État de New York était surnommée la route Édouard VII (en l'honneur du roi



Panneau routier illustrant l'époque de la conversion au système métrique. (Archives du ministère des Transports du Québec).

d'Angleterre décédé en 1910). La route 11 chantée par Jean-Pierre Ferland en 1971 reliait déjà Montréal aux Laurentides jusqu'à Mont-Laurier et reçut son numéro en 1926. Selon cette numérotation, complètement remplacée depuis, ce qu'on nommait alors la route 20 partait de Montréal jusqu'à Valleyfield, sur une distance de 70 kilomètres. La route 43 faisait le tour du lac Saint-Jean. La numérotation se terminait provisoirement à la route 44, entre Rimouski et Sainte-Anne-des-Monts. Mais cette numérotation uniformisée ne signifiait pas pour autant que ces routes venaient tout juste d'être construites; certaines, comme la route 9 (route Édouard VII), avaient en fait été terminées en 1913. Des modifications sont apportées à la numérotation dès 1929, soit par la prolongation des routes existantes ou par l'inauguration de nouvelles voies de circulation, portant à 46 le nombre de routes numérotées au Québec. À partir du 1^{er} janvier 1929, la route 20 relia désormais Victoriaville à Drummondville, et la nouvelle route 46, dernière en date, s'étendra de Macamic jusqu'à Rouyn-Noranda. D'autres refontes à la numérotation des routes seront effectuées par la suite. Par exemple, le Ministère annonce, en 1932, un changement de nom au boulevard prolongeant le nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent, qui allait

être rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934 : « La route construite entre la ville de Laprairie et la sortie sud du pont du port de Montréal portera à l'avenir le nom boulevard Alexandre-Taschereau ». D'autres changements sont plus récents : ce n'est que le 27 novembre 1964 que sera inauguré le tronçon principal de l'autoroute 20 telle que nous la connaissons encore de nos jours, entre Saint-Hilaire et Saint-Nicolas.

LES ARRÊTS OBLIGATOIRES

Plusieurs décisions officielles visent particulièrement à indiquer par des panneaux les arrêts obligatoires devant les voies ferrées autres que les tramways et les passages déjà munis d'une barrière. Dès 1929, on installe à ces intersections de nouveaux panneaux triangulaires « Arrêtez-stop » montrant l'avant d'une locomotive. Plus de 1 000 de ces panneaux seront installés en 1929, couvrant de ce fait 500 traverses dans les districts de Montréal, de Québec et de la Gaspésie. Le principe de l'arrêt obligatoire existait déjà dans les villes du Québec et d'ailleurs, mais le Ministère décide dès 1932 de systématiser cette pratiques sur les routes entre les villes et les villages : « Aux termes de cet amendement, les automobilistes devront donc à l'avenir, avant de s'engager sur une grande route, arrêter momentanément leur véhi-

L'HOMME DES SIGNES ET DES SYMBOLES ROUTIERS : J.-OMER MARTINEAU D'OÙ VIENNENT LES STANDARDS DANS LA SIGNALISATION ROUTIÈRE?

De nos jours, si on roule en voiture d'une province canadienne à l'autre, ou si l'on s'aventure du côté des États-Unis, on pourrait croire que le Québec a adopté les normes pancanadiennes en matière de signalisation routière, ou que ce sont nos voisins du Sud qui nous auraient imposé la signalisation standardisée que nous connaissons aujourd'hui. Mais en réalité, c'est exactement le contraire, et le pionnier de la signalisation symbolique a été un Québécois nommé J.-Omer Martineau.



Joseph-Omer Martineau, promoteur de la signalisation symbolique. (Archives du ministère des Transports du Québec).

La signalisation routière existait avant l'avènement de l'automobile, lorsque les déplacements s'effectuaient avec des voitures tirées par traction animale dans les villes et entre les villages. Il fallait indiquer les destinations et les dangers de la route : les courbes, les passages à niveau des chemins de fer.

Un promoteur de la signalisation routière allait faire sa marque, J.-Omer Martineau, qui a été longtemps assistant ingénieur en chef du ministère de la Voirie de la province de Québec. C'est lui qui popularise le système de signalisation symbolique que l'on utilise encore de nos jours. Il est bien conscient que l'affichage sur les routes risque de poser divers problèmes de visibilité et de lecture. À cette époque, tous ne savaient pas lire. Au lieu d'indiquer en quelques mots les particularités de la route et d'annoncer les accidents de parcours, il met au point un système utilisant exclusivement les signes, et ce, dès 1923.

Lors de la Conférence mondiale sur les transports routiers de 1949, les pays présents s'entendent sur la nécessité d'adopter et de généraliser l'idée de la signalisation symbolique (au moyen de pictogrammes) qui au départ devait beaucoup à J.-Omer Martineau. Cette uniformité entre un grand nombre de pays facilitera la conduite pour des générations de voyageurs et de touristes.

Pour en savoir plus :

Signalisation routière au Québec, Québec, ministère des Transports du Québec, 1990.

cule, s'assurer que le passage est libre et repartir à petite vitesse, comme cela se pratique pour les passages à niveaux non protégés ». « Ce règlement oblige les automobilistes qui se dirigent d'un chemin de deuxième ou de troisième importance à une grande route d'arrêter avant d'entrer sur la grande route. Le département de la Voirie s'occupe d'installer les signaux d'arrêt nécessaires, et il verra à appliquer ce nouveau règlement dans l'intérêt de la sécurité publique ».

LES PANNEAUX GÉOGRAPHIQUES

Afin de faciliter l'orientation des voyageurs, le Ministère annonce fièrement la pose de « panneaux géographiques » qui indiquent un lieu-dit et une flèche montrant la direction à suivre. Ces panneaux apparaissent à partir de 1929, et il s'agirait d'une innovation sur notre continent : « Le ministère de la Voirie de la province de Québec a inauguré cette

année, premier probablement dans l'Amérique, l'installation de panneaux destinés à renseigner le touriste sur les différents accidents ou particularités géographiques qu'il remarque le long des routes ». On souhaite signaler les noms des « lacs, rivières, anses, caps, montagnes, pointes, îles », en commençant par la route 2 allant de Lévis à Rivière-du-Loup. Ces panneaux géographiques affichent un bilinguisme caractéristique avec des mentions comme « Lac – Lake Frontière » ou encore « Mont – Mount Beloeil ».

Le ministère de la Voirie termine, en 1930, l'instauration de ces panneaux géographiques décrivant « tous les accidents géographiques de quelque importance et qui peuvent être de nature à intéresser le touriste ». On mentionne que « ce genre d'indication est tout à fait nouveau en Amérique et il ajoute aux voyages dans la province de Québec

un intérêt éducatif qu'aucun guide n'est en mesure d'offrir ». Cette initiative n'est qu'un exemple de l'ambitieuse stratégie de « propagande touristique » (comme on le disait à l'époque) faite au moyen de brochures, de cartes routières, de publicités et de présence ministérielle à l'étranger, par exemple dans les salons et les foires, pour « faire de la province de Québec le plus grand centre touristique de l'Amérique du Nord ». ■

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

Pour en savoir plus :

Bulletin officiel du Ministère de la voirie, Québec, 1923-1933.

Rapport du ministère de la Voirie de la province de Québec, Québec, E.-E. Cinq-Mars, Imprimeur du Roi, 1914.