

Chronologie du transport par autobus à Saint-Augustin-de-Desmaures (1921-2015)

Cette chronologie du transport par autobus sur le territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures est le fruit d'une collaboration entre la Société d'histoire d'autobus du Québec (SHAQ) et la Société d'histoire de Saint-Augustin-de-Desmaures (SHSAD). Les recherches de Jean Breton, président de la SHAQ, sont à la base de cette chronologie. Serge Juneau de la SHSAD a complété ces recherches et y a ajouté des témoignages et des photos.

Le premier service d'autobus débute en 1921 alors que Saint-Augustin-de-Desmaures est un village agricole comptant 1440 habitants répartis sur cinq rangs. Le centre du village sur la route 2 regroupe l'église, le presbytère, le couvent, le collège, quelques magasins, les maisons du médecin, du notaire et de quelques artisans, de même que des fermes. C'est encore la cohabitation entre la voiture à cheval et l'automobile. Il n'y a pas encore d'électricité (1928), ni de Caisse populaire (1933). L'entretien des chemins l'hiver est une préoccupation constante pour les élus et la population.

C'est dans ce contexte que démarre le premier service d'autobus qui dessert Saint-Augustin-de-Desmaures en empruntant la route 2 (138).

Chronologie :

1921 : Monsieur J.B.H. Gauthier inaugure un service d'autobus entre Deschambault et Québec, avec arrêts à Saint-Augustin dans les deux directions. Le service n'est pas très rapide puisqu'il faut de quatre à cinq heures pour parcourir la distance entre Deschambault et Québec.

1929 : La Cie de Transport Provincial instaure un service d'autobus de Montréal à Québec, avec un arrêt à Saint-Augustin.

1939 : Autobus A. Drolet prolonge ses parcours de Québec à L'Ancienne-Lorette, jusqu'au lac Saint-Augustin, côté nord, via la route 2 (138).

Georges Leclerc, habitant sur la route 2 à Saint-Augustin-de-Desmaures, obtient en 1939 un permis d'autobus portant le numéro 500-A.

Parcours:- 17 mi.			Service:- St-Augustin - Québec			500A-1		
Taux/mille:- \$ 0.022			et retour.-					
Population:- 1,635 H.			Permissionnaire:- M. Georges Leclerc.					
Parcours	Milles	Pop.	Tarifs.			Autres Comm.	Voyages p/jr	R.P. Mo
			Aller	Retour	Spécial			
St-Augustin P.,	0.0	1,635	0.50	1.00		R.R.32A	2	2.00
St-Augustin V.,	3.0		0.40	0.75		R.R.32A	2	2.00
Champigny						R.R.32A		2
Québec	17.0		0.00	0.00			2	2

N.B.- Pas de service local entre Champigny et Québec.-

Permis d'autobus numéro 500-A de monsieur Georges Leclerc. Source : Jean Breton

14 novembre 1945 : Monsieur Lionel Boutet, de Québec, obtient que lui soit transféré le permis de Georges Leclerc. G. Leclerc possède alors deux autobus, un taxi et une autoneige réservée au service dans le haut de la paroisse (du chemin Michel-Quézel aux limites de Neuville, route 138). Il n'a pas le droit de faire du service local entre Champigny et Québec. L. Boutet opère alors sous le nom d'Autobus Saint-Augustin.

1945 : Autobus Veilleux & Fournier prolonge son parcours de Québec à Cap-Rouge, jusqu'au lac Saint-Augustin, côté sud.

1945 : Autobus Fournier achète le service de St-Raymond à Québec, avec un arrêt à Saint-Augustin.



Figure 1 : taxi de monsieur Georges Leclerc et autoneige semblable à la sienne.



Figure 2 : taxi allongé de Georges Leclerc, le RAPIDE ST-AUGUSTIN

De 1939 à 1945, Jean-Paul Germain est chauffeur de taxi pour Georges Leclerc. Il conduit un taxi allongé, nommé le «Rapide St-Augustin». Comme les autobus Gauthier de Deschambault passent trop tard à Saint-Augustin, les véhicules de G. Leclerc conduisent les gens de Saint-Augustin à Québec plus tôt, soit pour le travail ou pour le magasinage dans les grands magasins de la rue St-Joseph.

Un premier départ de Saint-Augustin a lieu à sept heures et un autre à neuf heures trente. Le prix des billets pour des allers-retours est de soixante-quinze cents pour les gens du village, de un dollar pour ceux du haut de la paroisse et du troisième rang. Pour deux dollars cinquante, on a droit au transport pendant une semaine de cinq jours, soit du lundi au vendredi. En 1945, J.P. Germain devient chauffeur d'autobus pour Autobus Saint-Augustin. En plus du service régulier, il effectue des voyages dits spéciaux pour aller voir les matchs de hockey des Citadelles où Jean Béliveau et Jacques Plante performant. L'autobus se déplace aussi pour aller assister à des matchs de baseball et de crosse. Les villes de Montréal, Chicoutimi, Trois-Rivières et Cornwall sont des destinations courantes. Selon J.P. Germain, pendant le temps des fêtes et durant l'été, l'autobus est rempli à craquer. Cela est dû au magasinage à Québec et aux chalets sur le bord du fleuve. *Source SHSAD – d'après le témoignage recueilli en 2014 auprès de monsieur Jean-Paul Germain, ancien chauffeur de Georges Leclerc et de Lionel Boutet.*



Figure 3 : autobus de Lionel Boutet devant le bureau de poste à St-Augustin en 1946.

1949 : La Régie des Transports autorise Autobus Gauthier Itée à concurrencer Autobus Saint-Augustin sur le parcours Saint-Augustin – Québec, à condition que les tarifs soient identiques.

1950 : Le permis pour service d'autoneige entre Saint-Augustin et le Grand Village (troisième rang, côté ouest) est annulé.

Octobre 1950 : Lionel Boutet obtient le permis pour effectuer le transport des joueurs et des partisans du club de «Hockey Citadel Junior A de Québec» selon leur calendrier. Ce permis est renouvelé pour les saisons 1951, 1952 et 1953.

1952 : Un permis est accordé à L. Boutet pour le service sur le Rang Bord de l'Eau pour un voyage aller-retour quotidien et un double le dimanche, du 15 juin au 15 septembre.

1^{er} décembre 1955 : Autobus Fournier Itée achète Autobus Veilleux & Fournier et continue le service jusqu'au lac Saint-Augustin, côté sud.

1956 : Autobus Carrier & frère Itée inaugure un service d'autobus de La Tuque à Québec, avec un arrêt à Saint-Augustin.

8 mai 1958 : Lionel Boutet met fin à son service. Les Autobus Gauthier Itée de Deschambault assurent toujours un service local de Saint-Augustin à Québec.

Du 25 juin au 4 septembre 1961 : Autobus Fournier Itée met en vigueur un horaire intitulé «Lac St-Augustin Sud – Québec». Les autobus quittent la Gare Centrale (coin boulevard Charest et rue Caron), passent ensuite par le Relais d'Aiguillon (rue d'Aiguillon au coin de la rue Saint-Augustin), empruntent la côte de Cap-Rouge, la

rue Provencher et se rendent au lac Saint-Augustin Sud par la rue du Domaine. Du lac, les autobus quittent la salle Beaupré et se rendent à Québec dans le sens inverse.



Figure 4 : Carte professionnelle de la plage Beaupré, Lac Saint-Augustin, côté sud, collection Serge Juneau

25 février 1962 : Autobus Fournier Itée identifie les deux parcours de Cap-Rouge et Saint-Augustin par les nos 35, via Chemin St-Louis et 35-B, via le boulevard Laurier.

1962 : Autobus Hamel Itée achète des Autobus Fournier Itée le service de St-Raymond à Québec.

1963 : Autobus A. Drolet Itée met fin au service du lac Saint-Augustin.

1^{er} janvier 1964 : La Cie de Transport Provincial devient Voyageur Provincial inc.

5 avril 1964 : Les parcours de Cap-Rouge et de Saint-Augustin sont fusionnés sous le no 35 et passent seulement par le boulevard Laurier.

5 septembre 1965 : Un nouvel horaire pour Sillery, Sainte-Foy Sud et Cap-Rouge oblige les clients de Cap-Rouge et de Saint-Augustin à changer d'autobus au viaduc du chemin Saint-Louis, près du pont de Québec pour les voyages aller-retour. Le 27 février 1966, Autobus Fournier Itée rétablit le service direct, à la suite de très nombreuses protestations des clients.

Entre 1952 et 1966, l'arrêt pour les autobus qui passent par Saint-Augustin se fait au magasin général J.E. Jobin. Par la suite, l'arrêt est au magasin général Thibault.



Figure 5 : vue des magasins généraux Jobin et Thibault, là où sont la pharmacie Brunet et la Caisse Populaire aujourd'hui. Remarquez l'annonce ARRÊT-BUS-STOP. Carte postale, début des années cinquante, don de Roger Rochette à la SHSAD.

1^{er} janvier 1969 : Voyageur Provincial inc. devient Voyageur inc.

23 février 1969 : Autobus Fournier Itée achète les parcours des Autobus A. Drolet Itée et continue le service dans les rangs «Haut Bélair» et «Les Mines».

1970 : La municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures devient membre de la Communauté urbaine de Québec; population de 3000.

1970 : Carrier & frère passe aux mains de Voyageur Inc.

1^{er} février 1971 : La CTCUQ exproprie Autobus Fournier Itée et, le 27 février, intègre ses parcours à ceux de Québec; celui de Cap-Rouge/Saint-Augustin garde le no 35, mais devient le no 15, le 19 juin.

Juillet 1971 : Autocar Portneuf inc. achète le parcours des Autobus Hamel Itée.

1972 : Autobus Rive-Nord Itée remplace Autobus Gauthier Itée.

1980 : Autobus Lucien Germain de La Pérade achète Autobus Rive-Nord Itée.



Figure 6 : reproductions de jetons utilisés par Autobus Germain et Autobus Rive-Nord Ltée.

1985 : Autobus Lucien Germain abandonne le service : Saint-Augustin n'a plus de service local de transport collectif. Population de 8845.

15 septembre 1986 : Autocar Tradition inc., après entente avec la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures, inaugure un nouveau service d'autobus expérimental jusqu'au 31 décembre. Des parcours sont implantés dans les secteurs Portneuf, Lahaie, Tessier, les Bocages, en passant par Ste-Foy et Québec. *MIM – Saint-Augustin, octobre 1986*

Janvier 1987 : Le service municipal de transport en commun démarre. Il couvre la majeure partie du territoire de la municipalité; le secteur nord de l'autoroute 40 et les secteurs actuellement couverts. Deux circuits additionnels vers Québec seront en service – les collèges privés et Revenu Québec. *MIM – Saint-Augustin, octobre 1986*. De plus, à compter du 18 septembre 1987, le circuit l'Express Nordiques est ajouté pour les matchs hors concours ainsi que tous les matchs du calendrier 1987-88 des Nordiques de Québec. *MIM – Saint-Augustin, septembre 1987*.

1987 : Autobus St-Raymond Ltée achète le service Autocar Portneuf inc.

1988 : *«L'année 1988 a été aussi celle de la mise sur pied d'un service de transport en commun permanent. Longtemps demandé, souvent contesté, il est en voie de devenir un des services municipaux des plus appréciés. Comme preuve, il nous faut ajouter un cinquième véhicule dès maintenant.» Denis Côte – MIM – Saint-Augustin, décembre 1988.*

1990 : Autocar Orléans Express prend la relève de Voyageur.

1991 : Le service d'autobus de St-Augustin enregistre 82 337 déplacements, représentant une augmentation de 33% par rapport à l'année précédente et de 157% par rapport à la première année de service, en 1987. *Source : Le Journal Économique de Québec, mai 1992, page A-17.*

1994 : La CTCUQ (Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec) modifie son nom pour la STCUQ (Société de transport de la Communauté urbaine de Québec)

1996 : Autobus St-Raymond Ltée abandonne le service de St-Raymond à Québec.

1^{er} janvier 2002 : La municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures est fusionnée à la Ville de Québec.

19 juin 2002 : La STCUQ devient le RTC (Réseau de transport de la Capitale).

14 février 2003 : Autocar Québec inc. remplace Autocar Tradition inc., excluant le secteur des Bocages.



Figure 7 : flotte Autocars Québec dans le parc industriel de St-Augustin. Photo, Jacques Matte, octobre 2004. Source : busfanplace.com

1^{er} janvier 2006 : À la suite d'un référendum, la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures (VSAD) est reconstituée.

13 juin 2008 : Le contrat entre la VSAD et Autocar Québec inc. venant à expiration, le RTC exige d'opérer lui-même le service à la grandeur de l'agglomération de Québec dont la VSAD est membre.

Si vous avez des précisions ou des commentaires au sujet du contenu de cette chronologie, vous pouvez communiquer avec :

Serge Juneau de la Société d'histoire de Saint-Augustin-de-Desmaures
341, route 138, Saint-Augustin-de-Desmaures (QC) G3A 1G9
Courriel : shsad@videotron.ca ou 418-878-5132