

Les chemins de fer du Québec

vus par les Étudiants québécois du xxe siècle

par Richard Leclerc, Ph.D

Dans les universités du Québec, le dépôt d'un mémoire ou d'une thèse ayant comme point de mire le transport ferroviaire, a été jusqu'aujourd'hui un événement exceptionnel. L'objectif de cet article est de résumer les travaux académiques qui ont été consacrés intégralement à l'étude du réseau ferroviaire québécois. La consultation des répertoires de mémoires et de thèses déposés dans les institutions universitaires canadiennes entre 1867 et 1990, a permis le repérage de dix-huit études traitant du transport sur rail en terre québécoise¹.

Ce dénombrement révèle que les recherches ont été effectuées dans le cadre de trois groupes disciplinaires, soit les sciences économiques (38,9%), l'histoire (33,3%) et les sciences géographiques (27,8%). C'est en s'appuyant sur cette typologie que seront exposées ces études.

LES SCIENCES ÉCONOMIQUES

Constituant une exigence terminale pour l'obtention d'un diplôme universitaire de premier cycle, ces mémoires d'envergure moyenne ont été présentés à l'École des Hautes Études Commerciales, au département d'économie et à la faculté de commerce de l'Université Laval, entre 1925 et 1945. Pour l'obtention d'un grade universitaire, Rosaire Courtois sera le premier étudiant à soumettre une dissertation traitant du transport ferroviaire. Intitulée *Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec*, sa contribution fut imitée par Beauchemin, Cloutier, Lapointe, Bergevin et Beaulieu.

L'ensemble de ces mémoires s'applique à présenter le contexte historique et économique sous-jacent à l'essor du transport sur rail au Québec. Par le biais de monographies, Cloutier, Bergevin et Beaulieu décrivent les processus politiques, législatifs et les tractations financières qui ont entouré la formation des compagnies Québec Central, Québec-Saguenay et Canada and Gulf Terminal. Quant aux apports de Beauchemin, Lapointe et Courtois, ils s'inscrivent dans un mouvement analogue mais se portent sur une perspective globale d'étude du réseau ferroviaire pan-québécois.

Une des qualités de ces travaux, c'est qu'inconsciemment les auteurs font ressortir l'importance du chemin de fer comme outil de développement économique régional. De plus, ils ont su décrire le rôle stratégique incarné par le gouvernement du Québec et les élites régionales (p. ex. ecclésiastiques, industrielles) dans la promotion et l'expansion du réseau. Dans plusieurs régions du Québec (p. ex. Saguenay-Lac-Saint-Jean), l'avènement du chemin de fer contribua au développement agroforestier, minier et industriel de ces territoires.

Contrairement aux idées reçues, ces études démontrent que des francophones ont participé au développement ferroviaire du pays. L'incursion des Québécois dans ce secteur s'effectua difficilement comme le révèlent Cloutier et Bergevin. On y apprend que malgré les solides garanties financières octroyées par les promoteurs de ces chemins de fer, peu d'investisseurs canadiens font confiance à ces entreprises. Devant l'inquiétude des capitalistes anglophones, vis-à-vis de «[...]

Canadiens-français [qui] n'inspiraient pas encore une grande confiance, surtout dans les affaires»², les dirigeants de ces entreprises doivent régulièrement se tourner vers les subventions gouvernementales québécoises, les petits épargnants ou solliciter des investisseurs français ou suisses, en vue d'obtenir les capitaux indispensables à la concrétisation de leurs projets.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle et dans une moindre mesure au début du XX^e siècle, le chemin de fer était perçu comme étant la solution pour anéantir tous les maux de la société québécoise. Le rail devenait un outil pour annihiler l'émigration des nationaux, étendre l'oekoumène québécois, installer «des centaines et des milliers de colons [...] sur le beau et riche territoire du Saguenay»³ ou favoriser le développement touristique⁴.

Un des points de cohésion inhérent à ces dissertations, c'est qu'ils ne visent pas à analyser une situation, mais plutôt à la décrire ou même à la raconter. Ces études empruntent, sans exception, une démarche superficielle qui évacue toute méthode scientifique d'analyse. Les exposés s'articulent de façon logique; néanmoins, les auteurs abordent d'une façon précipitée plusieurs situations qu'ils tentent d'expliquer en quelques lignes n'hésitant pas à interpréter subjectivement les faits. Voici un de ces commentaires types

Le fait est quelque peu révoltant [...] chaque fois que surgissent dans l'Ouest des nouvelles bourgades de Galiciens (citoyen de l'ancienne Autriche-Hongrie) et des Doukobors, c'est un prétexte à l'exercice des nouvelles initiatives et on les

*construisait des chemins de fer. Les représentants de la province de Québec devraient davantage suivre l'exemple de nos collègues de l'Ouest dans leur étonnante spontanéité.*⁵

Finalement, pour appuyer leur argumentation, tous les auteurs présentent des données quantitatives (p. ex. recensements) qu'ils décrivent superficiellement. Par ailleurs, le traitement cartographique de l'information est généralement inexistant, ce qui rend difficile la visualisation des régions d'étude.

LES SCIENCES GÉOGRAPHIQUES

Ce groupe disciplinaire réunit des mémoires déposés aux départements de géographie des universités Laval et de Montréal, ainsi qu'au programme de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval.

L'École des Hautes Études Commerciales fut la première institution universitaire québécoise à dispenser, dès 1910, des cours de géographie économique. Néanmoins, ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que seront fondés au Québec des départements de géographie (Laval en 1946, Montréal en 1947, Sherbrooke en 1963)⁶ et un programme d'aménagement du territoire (1971). Ces naissances tardives, associées à l'impassibilité des géographes québécois pour ce champ de recherche, justifient le fait que ce n'est qu'à l'aube des années 1970 que furent déposés les premiers mémoires portant sur le transport ferroviaire.

En harmonie avec la géographie descriptive développée par Paul Vidal de la Blache, la quasi-totalité de ces études est axée sur la description globale ou monographique. La popularité de cette approche est imputable à l'absence de contributions antérieures dans ce domaine de recherche ainsi qu'à la méconnaissance généralisée de ces chemins de fer. Une telle situation invita donc les premiers chercheurs à orienter leurs travaux vers la description du réseau ferroviaire québécois et puis à exposer ses particularités, afin de fournir des fondements solides aux éventuelles recherches appliquées.

Par rapport aux mémoires des sciences économiques de la première moitié du XXe siècle, ceux présentés en géographie adoptent une approche descriptive similaire en se limitant ordinairement à l'exposé d'une multitude d'informations sommairement discutées. Néanmoins, en communion avec leur discipline, ils se distinguent de leurs ancêtres par le traitement cartographique et photographique de leur sujet de recherche ainsi que par un cadre méthodologique supérieur.

Toutes ces contributions, à l'exception de celle de Boucher, sont essentiellement descriptives, s'attardent à détailler le réseau et à inventorier les spécifications techniques des chemins de fer, tandis que les rares pages consacrées à l'étude des impacts qu'ont ces infrastructures sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional demeurent superficielles. Invariablement, les chercheurs retracent d'abord les facteurs qui contribuent à l'émergence du réseau, puis décrivent le réseau étudié. Les travaux menés par Lafontaine et Pelletier se limitent à ce cadre, tandis que Charron et Leclerc l'outrepassent en abordant brièvement l'analyse et l'interprétation du lien existant entre ce mode de transport et le territoire.

Dans un effort visant à bonifier l'étude du transport ferroviaire dans la région de Québec, Lafontaine présente l'évolution que ce réseau a connue depuis la fin du XIXe siècle. Son objectif était de dresser une rétrospective historique et économique qui situe les facteurs qui lui donnèrent naissance. De cette revue, il relève brièvement le rôle prépondérant qu'a joué la politique ferroviaire québécoise dans ce développement. Puis, l'utilisation de cartes permet au géographe de localiser les lignes ferroviaires et d'effectuer par la suite une présentation détaillée de ses principales caractéristiques techniques. Finalement, le chercheur démontre sommairement qu'une corrélation existe entre la morphologie urbaine, la localisation industrielle et la concentration d'équipements ferroviaires sur un territoire.

Par sa monographie sur la gare de triage Joffre (Charny), Pelletier répond à des objectifs analogues à ceux de Lafontaine, c'est-à-dire retracer l'histoire de cet équipement puis s'attarder

à sa description technique et au trafic y transitant. L'auteur, en consacrant son dernier chapitre aux retombées économiques engendrées par la gare, se borne à une compilation de statistiques qui fait ressortir quantitativement l'importance de cette infrastructure pour la région de Québec.

La troisième étude, conduite par Charron, demeure l'unique contribution qui s'est attardée à la description analytique et globale. Pour l'auteur, le développement et la structuration actuelle du réseau de chemin de fer québécois sont imputables directement au contexte politico-économique nord-américain et à l'oekoumène. Charron énonce qu'il « existe une corrélation [...] étroite entre le milieu géographique et l'exploitation des chemins de fer que nous ne saurions négliger cet aspect »⁷. Constat qui amène le géographe à limiter son étude à la hiérarchisation spatiale du transport sur rail, à son évolution temporelle et à la description des équipements utilisés. L'agencement de ces facteurs techniques et géographiques, porte le chercheur à inférer que l'efficacité d'une ligne ferrée est intimement liée à cet environnement.

En procédant à l'étude de la hiérarchisation spatiale, le géographe interprète le développement du réseau ferroviaire. Il dresse le constat suivant: 1) la configuration de l'espace québécois a limité l'expansion des lignes transcontinentales à la rive sud du fleuve Saint-Laurent et à la région de l'Outaouais; 2) au-delà de cet espace, le réseau a un rôle essentiellement régional; 3) Montréal est un noeud de rencontres par lequel transitent la plupart des chemins de fer pan-canadiens.

Ces résultats permettent de comprendre les modalités technico-économiques sous-jacentes à l'exploitation d'un tel réseau, mais éludent toute référence à l'environnement humain comme déterminant du développement de ce système. Par ailleurs, Charron n'aborde pas le rôle des gouvernements comme instrument de structuration du réseau, mais s'attarde plutôt à l'étude de la relation milieu physique-transport pour expliquer ce processus de développement.

Dans le prolongement de ces travaux, le réseau ferroviaire de la région

du Québec-Labrador a fait l'objet d'un mémoire dont l'objectif premier était d'en faire une description. Leclerc propose une présentation technique de l'infrastructure ferroviaire qui a soutenu la mise en valeur des richesses ferrugineuses de cette zone, depuis la décennie 1950. Par la suite, il expose les relations existantes entre le transport sur rail, l'aménagement du territoire et le développement régional de cette contrée nordique. Finalement, l'auteur dégage quelques perspectives pour l'avenir de ce mode de transport dans la région.

De cette contribution émergent cinq constats: 1) le rail n'a pas initié l'extension et le peuplement au Québec-Labrador; 2) la construction de ces lignes, par des intérêts privés, n'est qu'un processus d'organisation à des fins mono-fonctionnelles; 3) ces voies furent conçues d'abord pour satisfaire les besoins des entreprises minières; 4) le chemin de fer est le seul contact terrestre avec l'avant-pays (p. ex. Sept-Îles); 5) la suspension des activités minières entraîne généralement une diminution importante des services de transport offerts aux résidents des communautés nordiques (p. ex. Matimekossh).

Tous ces travaux sont particularisés par leur caractère descriptif qui en font de véritables manuels énumératifs, éludant un cadre ou des propositions théoriques. Le mémoire de Boucher tranche avec cette pratique en précisant dès l'introduction sa problématique. Le géographe énonce les assises de sa contribution en précisant la démarche analytique retenue et les étapes de la recherche. Le but de l'auteur était de cerner par une étude du chemin de fer Montréal-Occidental, pour la période 1867-1897, les idéologies du développement qui animent les actions d'une élite régionale. Ce travail s'effectua par le biais d'une grille d'analyse d'inspiration marxiste, empruntée au sociologue Fossaert (1977) qui a élaboré une théorie générale de la société. Réalisant avant tout une étude de phénomènes sociaux, Boucher s'intéresse également à l'analyse des apports territoriaux suscités par l'entreprise.

L'auteur retient que la construction du chemin de fer fut un prétexte des élites ecclésiastiques, économiques et

politiques dans l'intention de: 1) favoriser une ouverture du marché urbain aux produits agricoles et forestiers de l'arrière-pays montréalais; 2) contrer l'émigration de citoyens québécois vers les États-Unis; 3) contrer le nomadisme de certains colons en les établissant sur des terres neuves; 4) soutenir l'aménagement et l'occupation du territoire.

L'objectif ultime «étant de restaurer un système à prédominance agraire [ce qui] favorisait surtout un consensus de l'élite du latifondiaire avec les différentes bourgeoisies»⁸. Cette harmonisation des forces dirigeantes devant permettre au clergé d'affermir son influence sur la société et aux bourgeoisies locales, régionales et nationales de perpétuer l'hégémonie sur leur aire d'action territoriale respective. En référence au cas du Montréal-Occidental, le gouvernement du Québec participa à ce processus en s'asservissant à ces groupes par le soutien financier de leur projet ferroviaire.

Boucher aborde également les retentissements économiques qu'a engendrés sur le milieu rural le chemin de fer Montréal-Occidental. L'accès au marché montréalais qu'offrait cette voie a eu pour conséquence de convertir en vocation commerciale, la production agricole qui jusque-là avait pour unique fonction d'assurer le repas quotidien des paysans. En quelques années, une industrie basée sur la transformation des produits laitiers s'est établie autour de la voie ferroviaire, alors qu'antérieurement à son inauguration cette activité était inexistante. Par ailleurs, au grand dam de ses promoteurs le géographe note qu'en période de marasme, le chemin de fer a plus souvent qu'autrement facilité l'exode des ruraux vers Montréal ou les États-Unis au lieu de favoriser le déplacement des citadins vers la campagne⁹.

Le mémoire de Boucher devance les contributions antérieures en plaçant l'action sociétale comme déterminante du développement ferroviaire au Québec. En se démarquant des travaux descriptifs, il a fourni un apport original à ce domaine de recherche.

L'HISTOIRE

L'histoire est la troisième et dernière discipline qui a su attirer dans

son foyer la recherche ferroviaire québécoise. Depuis 1937, six travaux ont été conduits dans ce domaine. Les étudiants gradués des départements d'histoire des universités Laval et Ottawa ont contribué aux deux tiers de cette production. Fait digne de mention, sur l'ensemble des travaux ayant le transport sur rail comme cadre de recherche, ce champ disciplinaire regroupe la totalité de ceux ayant mené leur auteur à l'obtention d'un grade de Philosophiae Doctor (Ph. D.).

La monographie de Gagnon sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean possède plusieurs affinités avec les études géographiques présentées précédemment. Elle est l'occasion de détailler les particularités physiques des régions traversées par le tronçon et la technologie ferroviaire retenue pour la concrétisation de ce projet. La construction de la voie ferrée qui débute en 1880 après de nombreuses années de tergiversation, trouve sa justification, d'une part, dans la volonté de désenclaver la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et, d'autre part, d'offrir à la ville de Québec un arrière-pays qui permettrait à ses élites d'y étendre leurs influences politiques et économiques. Par ailleurs, l'auteur démontre le rôle primordial des interactions existantes entre les intervenants religieux, économiques et politiques, tant locaux que nationaux comme déterminants de l'établissement du chemin de fer.

La contribution des historiens à ce domaine de recherche est poursuivie par Young. Le but premier de sa thèse était de démontrer, au travers du projet du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (QMOO), le rôle prépondérant qu'a joué, à la fin du XIXe siècle, le gouvernement québécois comme agent de développement économique¹⁰.

L'apport de Young se veut une analyse des relations existantes entre les entrepreneurs ferroviaires et les politiciens plutôt qu'une modeste monographie d'entreprise. Elle met en relief les liens étroits qui unissent le clergé, les industriels et les politiciens dans la concrétisation d'un objectif commun: doter le Québec d'un réseau ferroviaire efficace.

Synonyme de progrès, de colonisation et d'industrialisation, le rail

devenait pour les politiciens et les membres du clergé, l'outil désigné pour endiguer l'émigration des nationaux, tandis que pour les hommes d'affaires la construction de ces infrastructures concourait à leur prospérité. Par ailleurs, la thèse démontre l'influence qu'ont eue les entrepreneurs et les ecclésiastiques comme bougie d'allumage de l'intervention québécoise pour le développement ferroviaire.

L'historien souligne que, pour les élites francophones, le chemin de fer était la solution aux problèmes démographiques et économiques du Québec. Dans la détermination d'arrêter l'hémorragie extraterritoriale de sa population, le rail devenait un instrument d'ouverture et d'appui au peuplement des contrées inhabitées. Malgré les objectifs de développement proprement québécois qui étaient dévolus au QMOO, Young constate que la vente et la connexion de cette ligne au réseau ferroviaire du Canadian Pacific ont été deux facteurs clés pour l'intégration économique du Québec à la nation canadienne.

En dépit de cette somme de contributions, aucun chercheur n'avait entrepris une étude historique globale des premières lignes ferroviaires, noyau du système actuel. Pour pallier à ce vide, Gervais a présenté «une histoire générale du rail [qui] porte [...] sur l'expansion du réseau ferroviaire québécois durant la période 1875-1895 et sur le rôle des gouvernements provincial et fédéral dans cette expansion, notamment par leur politique des subventions».¹¹ Plus qu'une histoire du développement ferroviaire au Québec, l'auteur étudie le rôle et les interactions rencontrées entre les entreprises et les gouvernements. Une part importante de la thèse s'applique à présenter les principales lignes ferroviaires qui se sont développées dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Instruments des élites, les subsides publics aux compagnies de chemins de fer étaient la résultante de la symbiose idéologique existante entre les agents politiques (p. ex. député) et la bourgeoisie. Dans un pays où les capitaux domestiques n'abondaient guère, les gouvernements devenaient des sources de financement et d'appuis désignés pour la réalisation de ces projets coûteux.

Tout comme Young, l'historien en vient à la conclusion que le clergé favorise l'expansion du chemin de fer pour arrêter l'émigration de ses ouailles, tandis que les hommes d'affaires le perçoivent comme une source de profits et d'intégration à l'économie continentale. Pour la bourgeoisie marchande, le développement de la demande étatsunienne pour les produits agricoles et forestiers, justifie la construction d'axes qui permettrait de relier les grandes agglomérations québécoises à leur arrière-pays qui regorge de richesses naturelles. Ressources qui pourraient être par la suite exportées vers les États-Unis, favorisant ainsi la participation du Québec aux échanges commerciaux nord-américains¹².

Dans la continuité de ces thèses, Stewart présente l'histoire de la première société d'État québécoise, le QMOO. Contrairement à Young, l'auteur de cette thèse déborde l'analyse du cadre politique ayant précédé la création du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, pour présenter la structure, le fonctionnement administratif et l'exploitation de cette entreprise¹³. Par ailleurs, l'auteur en profite aussi pour décrire la construction, le matériel utilisé sur ce tronçon.

Stewart, avant d'aborder l'étude du QMOO, présente une revue du développement du transport ferroviaire en Europe et en Amérique du Nord. Cette démarche l'amène au constat que «le Québec et ses habitants n'ont rien inventer en matière ferroviaire»¹⁴ et que les expériences d'interventions gouvernementales antérieures et exogènes (p. ex. États-Unis) ont influencé la gestion de la politique ferroviaire québécoise.

Le QMOO demeure à ce jour l'unique intervention majeure et directe du gouvernement du Québec dans ce secteur. Malgré une existence éphémère en raison de son intégration au réseau du Canadian Pacific, cette entreprise a contribué à l'essor d'une expertise ferroviaire francophone et au déploiement d'un axe de transport sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

ÉPILOGUE DE LA REVUE

Cet inventaire a permis de dresser une synthèse des mémoires et thèses ayant le transport ferroviaire québécois

comme sujet de recherche. Cinq constantes se détachent de ces travaux: 1) les parlementaires, le clergé et les hommes d'affaires occupent un rôle prépondérant dans le développement du chemin de fer au Québec; 2) le rail est perçu comme un instrument de développement économique régional; 3) on se limite généralement à l'étude de cas où des entrepreneurs francophones sont à l'avant-scène du développement de compagnies ferroviaires; 4) on met en évidence le caractère prioritaire et national de ces travaux pour le développement agricole et industriel du Québec; 5) par rapport au Canada, la nation québécoise n'a pas été favorisée par l'expansion ferroviaire.

Ces étudiants se sont bornés à l'étude des chemins de fer conventionnels, mais ont évacué toute référence au transport ferroviaire urbain. Par ailleurs, aucun n'a envisagé l'analyse du chemin de fer sous l'angle du développement économique régional. L'ensemble de ces contributions se limite à l'étude de périodes chronologiques restreintes.

Pour contrer ce vide de connaissances, l'auteur de cet article a déposé en mai 1991, une thèse de doctorat qui est une étude globale du transport ferroviaire au Québec¹⁵. Faisait appel aux fondements de la géographie des transports, nous nous sommes servis des cadres conceptuels de ce champ disciplinaire pour les appliquer à l'aménagement du territoire et au développement économique régional. En mettant en pratique les travaux géographiques déjà engagés, l'objectif était d'analyser, à partir d'une approche systémique, les rapports existants entre le gouvernement québécois et l'essor du réseau ferroviaire. Un autre objectif de cette thèse était d'examiner la fonction qu'a occupé ce gouvernement comme agent de promotion du transport sur rail.

En matière de transport ferroviaire, le rôle qu'ont pu avoir les politiques québécoises sur l'organisation spatiale et le développement économique régional, n'avait pas encore été étudié. La thèse a permis d'analyser quels ont été les processus ayant contribué à ces interventions sur l'essor des chemins de fer depuis 1867. Il appert sans le moindre doute que, pour la période 1867-1990, les agents so-

ciétaux ont joué un rôle majeur dans le développement de la politique ferroviaire. La recherche a établi qu'il existait un lien entre cette politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide québécoise.

- ¹ La source d'information principale qui a permis d'établir cet inventaire est la série de documents intitulés *Thèses canadiennes*, publiés par la Bibliothèque nationale du Canada. Ce document indexé les travaux académiques déposés dans les universités canadiennes, depuis 1947. Par ailleurs, les répertoires de thèses diffusés par chaque institution universitaire ont facilité le repérage des études non cataloguées par la Bibliothèque nationale.
- ² CLOUTIER, Lucien (1938) *Le Québec Central*. Québec: Université Laval, Département d'économie, Mémoire de licence, p. 8.
- ³ COURTOIS, Rosaire (1925) *Importance des chemins de fer dans la colo-*

nisation du Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence, p. 10.

- ⁴ BERGEVIN, Jean-Baptiste (1945) *Le chemin de fer Québec-Saguenay*. Québec: Université Laval, Département d'économie, Mémoire de licence, p. 10.
- ⁵ TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Québec, les chemins de fer et la Confédération. -In: *L'Action française (Éd.) Les Canadiens-français et la Confédération canadienne*. Montréal: Bibliothèque de l'Action française, p. 41.
- ⁶ ASSOCIATION CANADIENNE DES ÉDUCATEURS DE LANGUE FRANÇAISE (1967) *Esquisses du Canada Français*. Montréal: Fides, p. 245.
- ⁷ CHARRON, Pierre (1971) *Le réseau ferroviaire du Québec*. Montréal: Université de Montréal, Département de géographie, Thèse de diplôme d'études supérieures, p. 23.
- ⁸ BOUCHER, Louis-J. (1984) *Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin*

de fer Montréal-Occidental (1867-1897). Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Mémoire de maîtrise, p. 121.

- ⁹ Ibid., p. 110.
- ¹⁰ YOUNG, Brian (1978) *Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85)*. Toronto: University of Toronto Press, p. xiii.
- ¹¹ GERVAIS, Gaétan (1978) *L'expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895)*. Ottawa: Université d'Ottawa, Département d'histoire, Thèse de doctorat, pp. 3-4.
- ¹² Ibid., pp. 504-509.
- ¹³ STEWART, Michel (1983) *Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État (1875-1882)*. Sainte-Foy: Université Laval, Département d'histoire, Thèse de doctorat, p. 5.
- ¹⁴ Ibid., p. 8.
- ¹⁵ LECLERC, Richard (1991) *La politique ferroviaire québécoise et l'organisation du territoire (1867-1990)*. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Thèse de doctorat, 613 p.

INVENTAIRE DES MÉMOIRES ET THÈSES RELATIF AU TRANSPORT FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE QUÉBÉCOIS (1867-1990)

Année	Auteur	Titre	Université
Administration (1e cycle)			
1925	Courtois, Rosaire	Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec.	HÉC
1929	Beauchemin, L.-E.	La Question des chemins de fer dans la Province de Québec.	HÉC
1942	Lapointe, Gérard	L'Influence des chemins de fer dans le développement industriel de la Province de Québec.	Laval
1951	Beaulieu, Jean-Marie	La Compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway.	HÉC
Aménagement du territoire et développement régional (2e cycle)			
1986	Leclerc, Richard	L'Infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador.	Laval
Économique (1e cycle)			
1938	Cloutier, Lucien	Le Québec Central.	Laval
1945	Bergevin, J.-B.	Le Chemin de fer Québec-Saguenay.	Laval
Économique (2e cycle)			
1977	Bovineau, J.-F.	Étude sur la ligne ferroviaire des Deux-Montagnes.	Montréal
Géographie (1e cycle)			
1970	Lafontaine, Pierre	L'Évolution de l'infrastructure du réseau ferroviaire dans la région de Québec.	Laval
1970	Pelletier, Claude	L'Évolution et les fonctions de la cour de triage de Joffre.	Laval
Géographie (2e cycle)			
1971	Charron, Pierre	Le Réseau ferroviaire du Québec.	Montréal
1984	Boucher, Louis-J.	Idéologie de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental.	Laval
1937	Brault, Lucien	Le Premier chemin de fer au Canada.	Ottawa
1962	Pillsbury, David	The History of the Atlantic and St-Lawrence Railroad Company.	Maine
Histoire (3e cycle)			
1967	Gagnon, Rodolphe	Le Chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (1854-1900).	Laval
1973	Young, Brian	The North Shore Railways: a Study of the Montreal Colonization Railroad and the North Shore Railway.	Queen's
1978	Gervais, Gaétan	L'Expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895).	Ottawa
1983	Stewart, Michel	Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État.	Laval