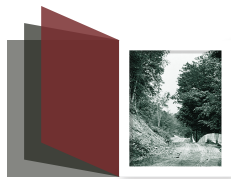


Les bases matérielles de l'échange

Par Normand Séguin, Serge Courville et Jean-Claude Robert



CONSULTER EN LIGNE

atlas.cieq.ca

Une fenêtre sur le passé québécois

Plus de 200 textes et cartes de référence
sur l'histoire du Québec en libre accès

POUR CITER CET ARTICLE, UTILISER L'INFORMATION SUIVANTE :

Séguin, Normand, Serge Courville et Jean-Claude Robert (1995). «Les bases matérielles de l'échange» dans Normand Séguin, Serge Courville et Jean-Claude Robert (dir.), *Le pays laurentien au XIXe siècle*. Québec: Les Presses de l'Université Laval (coll. «Atlas historique du Québec»). [En ligne]: <https://atlas.cieq.ca/le-pays-laurentien-au-xixe-siecle/les-bases-materielles-de-l-echange.pdf>

Tous droits réservés. Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ)

Dépôt légal (Québec et Canada), 1995.

ISBN 2-7637-7376-1

Les chercheurs du CIEQ, issus de neuf universités, se rejoignent pour étudier les changements de la société québécoise, depuis la colonisation française jusqu'à nos jours. Leurs travaux s'inscrivent dans trois grands axes de recherche: **les gens** : les populations et leurs milieux; **les ressources** : les moyens d'existence et les stratégies; **les régulations** : la norme, l'usage et la marge. Ils privilégient une approche scientifique pluridisciplinaire originale pour comprendre le changement social et culturel dans ses dimensions spatiotemporelles – www.cieq.ca

Les bases matérielles de l'échange

Le XIX^e siècle est une période bien connue pour les améliorations notables apportées au domaine des communications. On lui donne d'ailleurs régulièrement le nom de « révolution des transports ». On y connaît l'utilisation du macadam et la multiplication des routes à péage, le recours à la vapeur dans la navigation et la construction de canaux, ce dernier mouvement ayant débuté au XVIII^e siècle en Europe et, surtout, merveille du siècle, le chemin de fer, qui révolutionne les transports terrestres. Au Canada, il faut ajouter les grands travaux de cartographie du Saint-Laurent et son aménagement constant, surtout après 1840 (phares, bouées, amers et quais). De plus, la mise au point du télégraphe durant les années 1840 permet une accélération sans précédent des communications. Toutes ces transformations modifient les conditions de transport dans l'axe laurentien et sous-tendent l'essor des échanges de toute nature. Cependant, certains éléments des infrastructures de transport de base demeurent mal connus. D'une part, les historiens n'ont retenu du réseau routier que les critiques virulentes faites par les voyageurs étrangers et les marchands et, d'autre part, les promoteurs du chemin de fer ont mené une campagne très efficace pour établir la supériorité de ce moyen de transport en comparant sa vitesse, sa régularité et sa relative indépendance vis-à-vis des aléas climatiques, compte tenu de l'état exécrable de la majorité des routes durant quatre mois par année. Quelques noms de propagandistes du chemin de fer viennent à l'esprit, le plus connu étant l'ingénieur Thomas C. Keefer, qui publie en 1849 *The Philosophy of Railroads*, traduit en français en 1853 sous le titre de *Philosophie des chemins de fer*.

Mais en dépit de ces critiques, qui soulignent de réelles insuffisances, il existe un réseau de base, bien articulé au territoire et à la répartition de sa population dès la première moitié du siècle. En effet, la distribution spatiale de ces infrastructures fait ressortir l'importance des deux pôles urbains et, surtout, la centralité de Montréal, attestée par la densification des différents éléments des réseaux dans son voisinage. Ce chapitre examine tour à tour les routes, la navigation et le chemin de fer. L'objectif est de comprendre l'état et le fonctionnement des infrastructures et de suivre leur évolution.



L'ENTREPÔT ET LE QUAI DE LA ARMSTRONG PROVISION, 1874.

Canadian Illustrated News, Bibliothèque nationale du Québec, Montréal, Charles De Volpi, 1963, p. 216.

1. LES ROUTES

Les routes du début du XIX^e siècle avaient véritablement mauvaise presse, ce qui a laissé croire à leur insignifiance dans le développement de la socioéconomie. Pourtant, dès 1951, l'historien George Rogers Taylor écrivait que, pour la période 1800-1830, l'historiographie des États-Unis avait centré son attention sur les routes à péage (*turnpike roads*) et négligé d'examiner les chemins ruraux, pourtant beaucoup plus importants sur le plan économique. Il ajoutait que, en dépit du fait qu'elles étaient généralement courtes et mal tenues, les routes rurales répondaient fondamentalement aux besoins des cultivateurs, car ils pouvaient effectuer leurs transports au moment et à la saison qui leur convenaient le mieux. Il précisait également que les routes à péage étaient bien davantage utilisées par les voyageurs que par les marchandises et que leur incidence économique avait été limitée de ce fait. Cet état de choses est corroboré pour le Canada : les cultivateurs semblent satisfaits des routes rurales et ne désirent aucunement bénéficier des routes à péage¹.

Étudiant de plus près le cas du Haut-Canada avant le chemin de fer, Thomas F. McIlwraith constate que les plaintes émanent d'une petite fraction des usagers des routes. Ce sont les voyageurs, généralement

britanniques, habitués à des routes interurbaines bien entretenues, qui décrivent les conditions de transport dans les colonies. Bien que ce point de vue ne soit pas à négliger et qu'il faille tenir compte du piètre état de la voirie, il cherche ensuite à connaître le rapport entre les cultivateurs, principaux usagers, et l'établissement des routes. Il trouve d'abord que la construction de la route est fonction de l'ouverture des terres à la culture. Même si la route n'est pas indispensable à la colonisation, elle l'est à l'agriculture, si bien que, peu de temps après le début de la colonisation dans une zone, les routes apparaissent. Cependant, et c'est là toute la différence, les cultivateurs n'ont pas de grandes exigences quant à la qualité de la voirie. Il leur suffit que le tracé soit dégagé d'arbres, même s'il reste des souches, pour qu'ils soient satisfaits. De plus, à cause de la pratique des routes d'hiver, dont le tracé peut être différent des routes en place, une partie importante des transports se font à cette saison. Évidemment, ce système routier est compatible avec la grande époque de la culture du blé dans le Haut-Canada et l'implantation d'un réseau de meilleure qualité, véritablement conçu pour servir en toutes saisons, viendra au moment où l'agriculture ontarienne abandonnera le blé pour s'adonner à la polyculture avec dominante laitière. Ainsi, le lien est fermement établi entre le type de production agricole et les besoins en matière de transport. Bien entendu, durant tout ce temps, les usagers à qui ce réseau ne convient pas doivent s'en contenter en maugréant, ce qu'ils ne manquent pas de faire, car les exigences des usagers non agriculteurs sont à l'opposé: les déplacements doivent se faire l'été, époque où les cultivateurs sont aux champs. Le Bas-Canada connaît les mêmes conditions avec cette nuance que les grands axes de son réseau remontent au XVIII^e siècle, mais la poussée de l'occupation de l'écoumène entraîne également une extension du réseau au XIX^e siècle.

L'utilisation continue et successive de moyens de transport variés constitue un trait fondamental. De fait, les transports terrestres se font généralement sur de courtes distances, tandis que le transport fluvial ou maritime est utilisé pour les moyens et longs parcours. Avant 1850, sauf autour des villes, la route aboutit souvent à un quai ou à un cours d'eau. Après, elle permet habituellement d'atteindre la gare la plus proche. Cette dimension de complémentarité et d'intégration des modes de transport en un véritable système constitue une donnée essentielle des infrastructures. Il y a toujours une combinaison de modes et les changements sont relatifs à l'intensité de l'utilisation d'une des composantes du système de transport.

2. LE CADRE JURIDIQUE

La voirie a toujours constitué une préoccupation pour les autorités, non seulement pour des raisons liées à l'amélioration des communications et à des fins militaires, mais également à cause des besoins des habitants. C'est pourquoi l'ouverture et l'entretien

des routes sont régis par un cadre réglementaire relativement précis. Cependant, la caractéristique fondamentale de la mise en place des routes avant 1855 est que les riverains sont directement responsables de leur construction et de leur entretien. Le cadre juridique du Régime français rend compte de ces réalités. L'institution centrale est le poste de grand voyer. Responsable de la coordination des travaux de voirie, ce fonctionnaire doit faire ouvrir les chemins selon les règlements existants, établir le tracé avec les propriétaires riverains concernés, mener et superviser les travaux. Le premier grand voyer est nommé en 1657. Les règlements distinguent alors trois types de routes: les chemins du roi, les chemins de communication et les chemins de moulins. Les premiers mesurent 24 pieds de largeur et sont bordés de deux fossés, les deuxièmes, 18 pieds entre deux fossés également, et les troisièmes, 18 pieds aussi, mais sans fossé. Pour les chemins royaux et les chemins de communication, ce sont les riverains qui les construisent à la corvée et, par la suite, chaque propriétaire est responsable de l'entretien de la portion du chemin qui longe sa terre. Quant aux chemins de moulins, ils sont construits et entretenus par ceux qui les utilisent. Le travail du grand voyer donne lieu à la rédaction de procès-verbaux dans lesquels ses décisions concernant les tracés ou les travaux sont consignées.

Après la Conquête, l'institution du grand voyer est momentanément suspendue. Entre 1760 et 1764, ce sont les gouverneurs militaires qui émettent des ordonnances pour voir à l'entretien des chemins. Mais, en novembre 1765, François-Joseph Cugnet et René-Ovide Hertel de Rouville sont nommés inspecteurs des chemins, le premier pour la région de Québec et le second pour celle de Montréal. En 1766, une ordonnance précise les besoins « pour faire et réparer les chemins », mais la situation n'est guère satisfaisante si on en croit F.-J. Cugnet qui, dans son *Traité de la Police* de 1775, place en tête des 21 titres qui lui semblent importants les quatre articles touchant les chemins. Finalement, en 1777, on revient peu ou prou au système du Régime français avec une ordonnance qui rétablit la charge de grand voyer et qui distingue trois types de chemins, en les élargissant: chemins royaux ou de poste, les montées et les chemins de moulins. Les premiers ont dorénavant 30 pieds de largeur, les seconds, 20 pieds. D'après Ivanhoé Caron, de 1767 à 1782, la construction des routes est négligée.

Cependant, si le système des grands voyers était relativement satisfaisant dans le cadre d'une colonisation agricole progressant de façon continue sur le territoire, lorsqu'il s'agissait de traverser des étendues désertes encore en friche ou couvertes de forêt, la situation se compliquait parce qu'il n'y avait pas de riverains. L'intervention des pouvoirs publics devient alors nécessaire, qu'il s'agisse de celle du gouverneur



*LA ROUTE DE SAINTE-ANNE
ENTRE MONTMORENCY
ET CHÂTEAU-RICHER, 1838.*
George Russel Dartnell,
Musée du Québec, Québec,
A-67-232-D.

ou de l'Assemblée. Le cas se présente pour la première fois après l'indépendance des États-Unis, en 1783, quand le gouverneur cherche à déterminer une route postale qui soit en territoire britannique. Jusqu'alors, le courrier était acheminé par New York, mais l'indépendance des 13 colonies rend cette route moins attrayante. Le gouverneur Haldimand décide alors de faire construire la route du Témiscouata pour joindre Québec et Halifax. Commencés en 1783, les travaux se terminent en 1786.

En 1796, la loi sur les chemins est modifiée pour tenir compte de ce problème. Dorénavant, les habitants doivent faire les chemins du roi sur les terres de la couronne et contribuer en temps ou en argent. De plus, la loi institue des inspecteurs ou sous-voyers qui travaillent sous la direction du grand voyer. Après une période de vive résistance, la loi est généralement respectée.

Le début du XIX^e siècle est marqué par une intense activité d'ouverture de routes dans les vieilles paroisses, en particulier entre 1800 et 1815, et entre 1820 et 1831 : les procès-verbaux des grands voyers enregistrent alors une augmentation substantielle d'ouvertures de chemins. De plus, depuis 1805, une loi permet la formation de sociétés pour la construction de routes à péage (chemins à barrières), mais cet exemple n'est pas suivi et demeure limité au chemin entre Montréal et Lachine². Cependant, les Cantons-de-l'Est, récemment ouverts à la colonisation, sont encore relativement isolés et la solution de continuité entre les zones riveraines du Saint-Laurent et celles des cantons entraîne des difficultés : qui paiera pour les chemins ? C'est dans ce contexte qu'en 1809 le gouverneur Craig avait fait construire par les troupes le « chemin Craig », qui unit le village de Saint-Gilles, près de Québec, à Shipton. Cette diagonale tente de

mettre la nouvelle région de colonisation dans l'orbite de la ville de Québec, mais elle suscitera bien des récriminations. D'une part, on accuse l'Assemblée dominée par le Parti canadien de s'opposer à son établissement et, d'autre part, même en 1839, son piètre état est régulièrement dénoncé. Pourtant, plusieurs indices témoignent d'un intérêt public soutenu pour les chemins : l'augmentation du nombre de procès-verbaux des grands voyers au XIX^e siècle ainsi que celle du nombre de lois adoptées par la Chambre pour des éléments du réseau de communication (ponts, bacs, chemins, etc.). Un examen des énoncés de politique de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada entre 1828 et 1840 montre que les députés étaient généralement très sensibles aux besoins de transport, qu'ils proviennent des Cantons-de-l'Est ou d'ailleurs. Les contestations entre le Parti canadien / Parti patriote et leurs adversaires ont rarement complètement polarisé les débats sur les infrastructures de transport ; elles se cristallisaient plutôt sur d'autres sujets. Cependant, il y a eu de véritables conflits d'intérêts qui ont opposé, dans un cas, tenants de la route ou du chemin de fer et ceux des canaux à l'occasion des débats autour de la canalisation du Richelieu et, dans un autre, cultivateurs et promoteurs à l'occasion du projet d'une route à péage à Longue-Pointe, près de Montréal. Dans ce dernier cas, le conflit est plus classique : les besoins des cultivateurs ne correspondent pas à ceux des marchands urbains.

En 1815, l'Assemblée adopte une première loi pour financer les routes³ et, l'année suivante, elle met sur pied un comité pour étudier les « communications intérieures ». Ce comité établit en 1817 quatre priorités quant à la voirie : 1) les grands chemins conduisant d'une province ou d'un chemin à l'autre ; 2) les grands chemins de poste ; 3) les chemins locaux ; 4) les ponts sur les grandes rivières. Une cinquième

priorité concerne la navigation intérieure sur le Saint-Laurent et les rivières; elle évoque également la construction de canaux⁴.

En 1832, le régime des grands voyers est modifié quand on leur retire leurs pouvoirs pour les confier à des « commissaires des chemins », élus annuellement dans chaque paroisse. Les grands voyers sont réduits à recevoir les procès-verbaux des commissaires et à n'intervenir que dans certains cas⁵. Ce régime ne dure guère et, en 1837, on revient au système des grands voyers.

La suspension de la constitution en 1838 et l'enquête systématique entreprise par lord Durham au lendemain des rébellions entraînent l'abolition du système vers 1841. Le rapport de Durham souligne entre autres les carences de l'administration publique locale et fait un constat de l'état déplorable des routes dans le Bas-Canada.

Le successeur de Durham comme gouverneur général, Charles Poulett Thomson, met sur pied le Bureau des travaux publics en 1839. La création de cette nouvelle institution marque la disparition du système des grands voyers et le commencement d'une période de transition qui durera jusqu'à l'adoption de la loi sur les municipalités et les chemins de 1855. La préoccupation principale est double; d'un côté, on cherche à distinguer les aménagements d'intérêt local des aménagements d'intérêt général et, de l'autre, on vise à stimuler la prise en main de l'aménagement et de l'entretien des grandes routes dans le voisinage des villes – Montréal et Québec dans le cas du Canada-Est – par l'entreprise privée⁶. Le gouverneur Thomson, devenu lord Sydenham en 1840, s'attaque aussi au problème de la dégradation des chemins d'hiver en voulant réglementer la structure des carioles ainsi que l'attelage des chevaux, ce qui cause une levée de boucliers et suscite une résistance farouche dans l'ancien Bas-Canada⁷.

En 1846, après beaucoup de tiraillements, le Bureau des travaux publics est réorganisé et, cette fois, une loi précise les ouvrages qui relèvent de sa compétence. Le Bureau se charge d'une seule route intercoloniale, celle qui relie Québec à Sandwich sur

la rivière Détroit, et abandonne toutes les autres aux districts municipaux⁸. Comme la mise en place des institutions municipales se fait difficilement avant la loi de 1855, les routes ne reçoivent pas toute l'attention des pouvoirs publics. La loi de 1855 divise la voirie en trois catégories: les chemins, ponts et autres ouvrages relevant du gouvernement du Canada-Uni, ceux qui appartiennent à un comté et, enfin, ceux qui dépendent d'une municipalité locale⁹. La loi distingue deux grandes catégories de routes, les chemins de front et les chemins de rang, et établit en outre une largeur minimale pour les chemins de front (36 pieds, mesure française) ainsi que pour les autres chemins, soit 26 pieds.

L'avènement de la Confédération ne modifie pas fondamentalement le cadre juridique de la création et de l'entretien des routes, sauf en ce qui concerne le nouveau palier gouvernemental provincial qui devient responsable des municipalités et de l'ensemble de la voirie provinciale.

3. LES GRANDS TRAITES DU RÉSEAU ROUTIER ET DE SON ÉVOLUTION

Divers auteurs ont tenté de montrer l'évolution du réseau routier au XIX^e siècle et, d'une manière plus générale, celle des infrastructures de transport. Toutefois, comme la plupart des travaux se limitent à l'armature de base de ce réseau, sans le détail de routes retrouvées à l'époque, ils ont laissé parfois l'impression d'une campagne privée de moyens devant la montée de l'économie de marché. Notre enquête a pour but de combler cette lacune, par la reconstitution détaillée de ce réseau à partir de la documentation cartographique retrouvée dans les archives. Cette source n'est pas sans défaut, mais, comme elle permet une vision prolongée du phénomène et couvre l'ensemble du territoire, elle donne une vue assez juste du maillage de routes observé dans la vallée du Saint-Laurent. Il existe d'autres sources disséminées dans les divers dépôts d'archives, mais elles sont souvent mal connues ou difficiles d'exploitation, par exemple les documents de la cour des grands voyers de la région de Montréal.

SLEIGHING IN THE COUNTRY,
LOWER CANADA, 1842.
Henry James Warre, Archives nationales du Canada,
Ottawa, C-31277.



LA BARRIÈRE À PÉAGE, 1861.
Cornelius Krieghoff,
Musée des beaux-arts du Canada,
Ottawa, 4349.



Trois grands traits caractérisent les infrastructures routières de la vallée du Saint-Laurent au XIX^e siècle : leur ancienneté d'abord, puis leur densité et, enfin, leur orientation générale qui respecte les directions imposées par l'histoire et les conditions physiques du milieu.

À la fin du XIX^e siècle, le réseau routier quadrille la majeure partie du territoire (voir l'encart cartographique en fin de chapitre). Constitué d'abord de simples bretelles parallèles au fleuve et à certains cours d'eau stratégiques, il s'est progressivement étendu pour finalement intégrer toutes les nouvelles aires de peuplement qu'il a même précédées dans certains cas. Cette pénétration du territoire s'est faite en plusieurs étapes, stimulée à la fois par une colonisation agricole qui progresse au rythme de la croissance démographique et par une exploitation forestière qui, à partir des années 1800, repousse de plus en plus loin les marges de l'écoumène. Dès les années 1820-1830, l'essentiel du réseau est en place, calqué sur les lignes de force dessinées par la France au début de son aventure coloniale. Par la suite, et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, chaque avancée, chaque nouvel établissement entraînent presque immédiatement l'apparition d'un rameau de chemins dont les branches, souvent fort nombreuses, comblent les surfaces interstitielles. Il en découle une densité qui montre le rôle joué par le lien routier dans la conquête et la mise en valeur du territoire.

Là où on ne trouvait encore qu'une voie riveraine quelques décennies auparavant, on observe des chemins qui s'étendent sur un, deux et même trois kilomètres de profondeur un demi-siècle plus tard, tandis qu'ailleurs ces chiffres doivent être multipliés par dix. Ce mouvement continu, tout au long des années 1840-1870, entraîne partout la mise en place de nouveaux quadrillages au maillage plus ou moins serré selon les secteurs. Les lieux où l'évolution est la plus marquée sont situés dans la « péninsule » de Vaudreuil-Soulanges, sur la rive droite du Richelieu, au sud de Saint-Jean (Dorchester), sur le pourtour du



SCÈNE SUR LA ROUTE, LAC DES DEUX-MONTAGNES, VERS 1863.

William Notman, Musée des beaux-arts du Canada, Ottawa, PSC70 : 148 :25.

lac Saint-Pierre, dans l'axe de la Chaudière et de l'Etchemin et sur la Côte-du-Sud, à l'est de Québec ; une croissance qui, à la fin de la période, débordera même largement l'aire seigneuriale.

Cette densité n'est pourtant pas égale partout. Plus lâche en aval de Québec où la topographie impose ses limites, le lien routier devient beaucoup plus dense au fur et à mesure qu'on se rapproche du lac Saint-Pierre et de la plaine de Montréal où il prend l'aspect d'une véritable toile d'araignée. À l'est de Québec, sur la rive nord du fleuve, un seul lien continu dessert la côte de Beaupré. Sur la rive sud, la liaison se fait par deux ou trois côtes. À vrai dire, ce n'est qu'au sud de Québec que le réseau routier

s'épaissit, dans la vallée de la Chaudière notamment, où chaque localité compte au moins deux ou trois rangs, parfois plus. Quant aux densités observées dans le centre et l'ouest du territoire, elles sanctionnent la qualité des terroirs et les avancées de la colonisation. Là, les chemins se croisent dans toutes les directions, favorisés par un relief de plaine que nuancent à peine les profils de terrasses et les plages de sable et de gravier, les secteurs les moins irrigués demeurant les Montérégiennes, au profil plus ou moins escarpé. L'espace au sud du Saint-Laurent, entre le bassin de la rivière Yamaska et celui de la Chaudière, indique une rupture de continuité remarquable, même à la fin du siècle. Les obstacles à la colonisation de la région des Bois-Francs et de la partie orientale des Cantons-de-l'Est l'expliquent.

Dans ce réseau de routes, la cartographie permet de reconnaître deux types de chemins, dont les fonctions sont complémentaires : les chemins de liaison, qui unissent les localités entre elles et permettent de voyager dans le sens du fleuve et de ses principaux affluents, et les chemins de pénétration et de desserte qui s'enfoncent à l'intérieur des terres. À l'origine, tous étaient des chemins de pénétration. Avec le temps, ils auront également une fonction de liaison. Et ce qui est manifeste dans l'ensemble du corridor laurentien vaut aussi à l'échelle de la localité où on observe les mêmes structures et les mêmes fonctions, remplies cette fois par le réseau local de chemins.

Les principaux chemins de liaison sont ceux qui bordent les rives du Saint-Laurent, dont le tracé remonte au début du XVIII^e siècle et les chemins de rang qui se prolongent parfois sur des distances respectables. Ensemble ils définissent un axe linéaire de parcours qui épaissit celui du fleuve. Les chemins de pénétration sont disposés perpendiculairement à la voie d'eau et sont représentés par les montées, les chemins forestiers et les routes militaires, qui unissent entre eux les chemins de rang. On en trouve partout qui épousent le tracé des rivières pour s'enfoncer toujours plus loin dans les terres. Mais c'est surtout au sud de Québec, sur le pourtour du lac Saint-Pierre et dans la plaine de Montréal qu'ils sont les plus nombreux, à l'assaut des Laurentides, de l'Outaouais et des Appalaches. Ils sont les voies par lesquelles s'effectue la conquête des marges pionnières et, pour les localités de l'intérieur, une fenêtre sur le fleuve. D'ailleurs, rares sont ceux qui n'aboutissent pas à un quai ou à un débarcadère.

Les cartes marines de l'époque témoignent de ces prolongements. C'est le cas, entre autres, de celles de Bayfield (séries de 1858-1859), dont nous avons déjà déterminé le contenu ainsi que les étapes de réalisation. Utilisées tout au long du XIX^e siècle, ces cartes ont déjà été critiquées par Jean Hamelin et Yves Roby dans leur *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, qui en ont rappelé les imprécisions quant à

l'emplacement des hauts-fonds. Leurs remarques portaient alors sur la première version de ces cartes, soit celle des années 1827-1834. Par la suite, les relevés se sont poursuivis et d'autres cartes ont paru, corrigeant en partie ces lacunes. Celles de 1858-1859 sont des plus intéressantes, moins à cause de leur présentation du chenal que par l'information fournie sur les infrastructures riveraines. À cet égard, on peut même dire qu'elles s'avèrent d'une richesse étonnante, indiquant quantité de secteurs où les routes aboutissent à des installations d'embarquement ou de débarquement, notamment au sud et au sud-est de Montréal, aux extrémités du lac Saint-Pierre et à l'est de Québec. Elles modifient notre vision du rôle qu'a pu jouer le fleuve dans les socioéconomies locales.

Dense, le réseau routier a pourtant ses faiblesses. En effet, çà et là, on peut repérer des endroits où les liens sont plus minces. Le tronçon compris entre Le Bic et Trois-Pistoles en est un exemple. Celui qui va du comté de Lotbinière à la rivière Yamaska en est un autre. Ces faiblesses traduisent des conditions topographiques et pédologiques particulières qui ralentissent le peuplement dans ces secteurs. Par contre, ce réseau a aussi ses points de force, comme dans le centre et le sud de la plaine de Montréal, où s'est développée la partie la plus riche du réseau routier québécois avec, en plus, des canaux et des chemins de fer qui en font le secteur le mieux desservi de la province en voies de communication. Mais ses atouts principaux lui viennent des villes de Montréal et de Québec vers où toutes les routes convergent et d'où partent les chemins en direction des régions qui les approvisionnent et qu'elles contribuent à organiser. En effet, sous l'angle du réseau routier, il est notable que chacune de ces agglomérations domine l'arrière-pays. Dans la région de Montréal, où la plus grande partie de l'espace coïncide avec la plaine du même nom, la ville est au cœur du réseau, qu'elle sillonne par des axes orientés vers le nord, l'ouest et le sud. Ce réseau prend la forme d'un vaste cercle au maillage serré, traversé de rayons qui l'intègrent, et étendu pratiquement à tout le territoire compris entre le lac Saint-Pierre, la frontière ontarienne et la frontière canado-américaine. Dans la région de Québec, où le territoire prend plutôt la forme d'un mince et long corridor étiré le long du fleuve et de la rivière Chaudière, la ville est à la tête du réseau qu'elle dessert par des axes orientés vers l'est et le sud, beaucoup moins vers le nord. L'ensemble prend la forme d'un vaste T couché, irrigué par de longues bretelles le long du fleuve. Quant au maillage local, il est beaucoup plus lâche, contraint à la fois par le relief et un peuplement qui mettra encore près d'un demi-siècle à conquérir son espace.

Ces particularités du réseau routier tiennent à la place qu'occupent les villes de Québec et de Montréal dans les structures d'habitat de l'axe laurentien.

Apparues dans la première moitié du XVII^e siècle, ces villes ont été à la fois des comptoirs et des têtes de pont vers l'intérieur, commandant aussi bien l'économie que le peuplement, qui ont pu trouver là les marchés qui iront croissant dans le temps, bien desservis par le rôle qu'a joué chaque agglomération comme porte d'entrée et de sortie de la vallée du Saint-Laurent. On ne trouve aucun autre exemple d'un tel pouvoir structurant dans l'espace laurentien, ce qui ne veut pas dire que ces agglomérations sont les seules à pouvoir orienter le réseau routier. Mais, pour en juger, il faut changer d'échelle et observer les choses localement. On constate alors que bien d'autres centres ont cette capacité. C'est le cas notamment des gros bourgs urbains desquels partent souvent des chemins de pénétration vers l'intérieur. Mais comme il s'agit ici d'agglomérations situées le long de chemins de liaison, leur fonction réelle est globalement d'un autre ordre, celui de servir de relais sur le territoire de l'économie urbaine. Et, comme la plupart sont situées le long d'une voie d'eau, c'est autant d'acquis pour la compréhension du système de voies de communication mis en place dans la vallée du Saint-Laurent.

En effet, s'il est vrai que le fleuve reste « l'épine dorsale de l'organisation de l'espace au Québec¹⁰ », il n'en demeure pas moins que sur cet axe viennent se greffer une série d'axes secondaires tous soutenus par le cours d'une ou de plusieurs rivières importantes et un ensemble plus ou moins dense de chemins qui les relie à l'axe principal. Fusiforme à cause de la présence à chaque extrémité de deux grandes agglomérations urbaines vers où toutes les routes convergent, le réseau routier du Saint-Laurent pénètre loin à l'intérieur des terres. Son étendue et sa densité font état du rôle qu'il joue dans l'évolution du peuplement et dans la montée de l'économie de marché. Complément de la voie d'eau, il est essentiel à la vie d'échange, par lequel l'arrière-pays a vue sur le fleuve.

Bien sûr, ces chemins souffrent à l'époque d'une construction déficiente pour certains tronçons, d'un mauvais entretien chronique et sont parfois mal reliés entre eux, faute de ponts ou de traverses. Ces lacunes ont été maintes fois constatées par les documents d'époque et repris par l'historiographie, notamment pour la première moitié du XIX^e siècle. Toutefois, en dépit de ces lacunes, il reste que ce réseau est là, disponible, comme une solution de prolongement à la voie d'eau, avec laquelle il forme un ensemble intégré qui lie les activités fluviales à la socioéconomie locale.

C'est peut-être de cette façon qu'il faudra voir désormais le réseau routier dans la vallée du Saint-Laurent, à savoir comme un facteur de cohésion économique et sociale qui met en lumière les rapports qui existent entre le fleuve et les localités riveraines, et entre ces dernières et celles de l'intérieur. Certes, il reste encore beaucoup de travail à accomplir avant de pouvoir dresser un bilan de ces rapports. Mais, par

son orientation, son étendue, sa densité, sa profondeur, ce réseau est un signe de la place qu'occupe la route dans le jeu de l'échange. Il l'est d'autant plus qu'il est porteur lui-même d'attributs qui n'ont de sens que dans cette perspective. En témoigne la quantité d'axes qui s'étirent perpendiculairement au fleuve. Ces axes sont des fenêtres sur l'extérieur, à mettre en rapport avec la vie du fleuve. C'est pourquoi on ne peut considérer ce réseau uniquement dans ses dimensions locales. Il s'agit d'un véritable ensemble que viendra bientôt consolider le rail et qu'il y a lieu de considérer comme tel, même avec ses faiblesses.

4. LA NAVIGATION

Depuis la publication de la relation des voyages de Jacques Cartier au XVI^e siècle jusqu'aux travaux de D.G. Creighton à la fin des années 1930 et à ceux de Jean-Claude Lasserre au début des années 1980, le Saint-Laurent figure en bonne place pour expliquer non seulement la constitution de l'armature des transports, mais également pour fonder l'existence même du Canada. Cette constante est observable tout au long de l'histoire et au XIX^e siècle, et les contemporains en étaient fort conscients comme en témoigne le volume publié par le Canada à l'occasion de l'Exposition universelle de Paris en 1855. L'analyse qui y est faite des voies de communication consacre l'essentiel de ses pages au fleuve pour démontrer que « la route du Saint-Laurent est sans rivale ». Durant presque tout le siècle, beaucoup d'énergies et de ressources, publiques et privées, seront consacrées à la connaissance et à l'aménagement de la voie d'eau. Le Saint-Laurent forme véritablement une artère de vie, non seulement pour ses riverains immédiats, mais aussi pour l'ensemble du pays.



A BATEAU DESCENDING THE LACHINE RAPIDS WITH THE MEMBERS OF THE 83RD REGIMENT AND THE MASCOT, A BEAR. MAY 24, 1843.

Henry Francis Ainsle, Archives nationales du Canada, Ottawa, C-506.

Au XIX^e siècle, le fleuve devient de plus en plus fréquenté et utilisé. Une batellerie aussi variée que disparate fréquente ses eaux : au milieu du siècle, un vapeur océanique remontant vers Montréal croise régulièrement des radeaux ou « cages » de bois équarri, transportant parfois des barriques de potasse ou de farine ou encore du bois de chauffage, descendant par la force du courant vers les installations des grands exportateurs de bois de l'anse au Foulon. Il rencontrera également des goélettes, navires par excellence pour le cabotage intérieur; il croisera aussi des bateaux plus petits, servant aux transports locaux, ainsi que les vapeurs assurant la liaison Montréal-Québec, dont l'aspect lourd, avec leur machinerie en partie apparente, frappe certains observateurs¹¹. Une constante s'impose cependant, celle de l'augmentation régulière de la taille et de la vitesse des navires.



QUÉBEC, VERS 1839.

Benjamin Beaufroy,
Musée du Québec, Québec, 78.376.

Dès le début du XIX^e siècle, l'accroissement du trafic sur le Saint-Laurent avait été remarquable. La mise en service du premier vapeur, l'*Accommodation*, construit pour John Molson l'ancien et lancé en 1809, avait déclenché une concurrence vive entre les intérêts de Montréal et ceux de Québec, et avait amené, durant les années 1830, une baisse des prix¹². Au milieu du siècle, trois lignes express assurent le service quotidien avec arrêt à Trois-Rivières, à Port-Saint-François et à Sorel. À cela s'ajoutent des services de remorqueur pour amener les voiliers jusqu'à Montréal. Cette croissance des activités touche également la navigation locale avec le développement des dessertes sur certains affluents; le cas le plus connu est l'entreprise de Jacques-Félix Sincennes, qui fonde avec des associés en région la Société de navigation du Richelieu en 1845, mais il y a plusieurs exemples de petites sociétés formées localement pour l'exploitation d'un seul navire. De la même façon, les liaisons entre Montréal et Kingston suscitent un vif intérêt.

Après 1850, l'accroissement des activités se poursuit avec encore plus de vigueur. Deux traits marquent alors la période : le développement de la navigation intérieure et l'émergence des premières lignes transocéaniques reliant Montréal et Québec aux ports européens. Mais derrière ceux-ci se profile la rivalité entre les deux systèmes fluviaux de l'Hudson et du Saint-Laurent. En effet, l'ouverture de l'intérieur nord-américain à la colonisation agricole, et ce, tant du côté des États-Unis que du Canada, crée un besoin de débouchés vers la mer. L'ouverture du canal Érié à la navigation en 1825 donne une longueur d'avance au port de New York. Les péniches peuvent transiter entre cette ville et les Grands Lacs relativement facilement. De plus, les atouts de New York comme port de mer lui accordent un avantage décisif. Cependant, divers intérêts canadiens se combinent pour donner à la voie laurentienne les moyens de soutenir la concurrence, du moins en ce qui concerne les produits provenant du Canada.



THE CHAMBLY, AUGUST 1894.

Anonyme, Archives nationales du Canada, Ottawa, PA 85964.

Dans ce contexte, l'aménagement du Saint-Laurent constitue une préoccupation constante durant le siècle. Il se fait au gré des besoins et en fonction des goulots d'étranglement sur le fleuve. Ce dernier peut être divisé en trois grandes sections : la première va de Kingston à Montréal et elle est entrecoupée de nombreux rapides, la deuxième va de Montréal à Québec, et la troisième, de Québec à la mer. Chacune des sections pose un problème de navigation différent et la solution survient au courant du siècle : la canalisation du Saint-Laurent en amont de Montréal est entreprise dès les années 1820, l'aménagement du chenal entre Montréal et Québec sera poursuivi avec vigueur durant la seconde moitié du siècle et, enfin, la navigation entre Québec et la mer sera facilitée par l'installation de phares, de bouées et de balises ainsi que par la réglementation du pilotage.

Mais, avant d'évoquer ces travaux, il faut signaler l'importante entreprise de reconnaissance hydrographique commandée par l'amirauté britannique.

L'officier de marine Henry Wolsey Bayfield (1795-1885) avait d'abord travaillé à faire des relevés sur les Grands Lacs. Au cours d'un séjour en Grande-Bretagne entre 1825 et 1827, il convainc les autorités d'entreprendre le relevé hydrographique du Saint-Laurent entre les Grands Lacs et la mer. Il se met à la tâche dès son retour à Québec en 1827 et y travaillera jusqu'à sa retraite en 1861. En 1841, son travail est terminé pour le Saint-Laurent en amont du golfe et il s'installe à Charlottetown pour entreprendre la suite. Les cartes qu'il a produites ont été revues et corrigées régulièrement depuis et certaines ont été utilisées jusqu'au milieu du *xx*^e siècle (voir l'encart cartographique en fin de chapitre). Elles consignent les profondeurs, les chenaux navigables, les aides à la navigation, les quais et autres installations portuaires. Elles serviront aussi pour l'équipement de la voie d'eau en bouées et autres aides à la navigation. Le relevé des quais qu'on y trouve illustre l'importance du transport fluvial pour la socioéconomie de l'axe laurentien.

La première phase de canalisation commence avec le premier chantier d'envergure, le percement du canal de Lachine, commencé en 1821 et terminé en 1824-1825. Il marque un début de solution au désenclavement de la région des Grands Lacs, dont les transports reposaient jusque-là sur les embarcations à fond plat : le bateau ou « batteau » traditionnel, effilé à chaque bout et d'une capacité de 5 tonnes, bientôt concurrencé et remplacé par le bateau « Durham », emprunté aux États-Unis en 1809 ou 1812 et qui peut contenir jusqu'à 50 tonnes. Ce projet de canal amène l'État à se substituer aux investisseurs privés, incapables de commencer les travaux par leurs propres moyens. Deux autres projets importants viennent s'ajouter. Pour passer de Montréal à Kingston, le gouvernement britannique choisit une solution de prudence et s'éloigne du Saint-Laurent pour le contourner par l'intérieur des terres en canalisant en partie la rivière Rideau. Entrepris en 1826, ce canal sera terminé en 1832. Du côté des Grands Lacs, le verrou des chutes du Niagara doit être brisé et le projet du canal Welland est mis en chantier en 1824 et terminé en 1833. Mais, dès les années 1840, il est devenu évident que le réseau ne suffit pas. Le gabarit du canal de Lachine n'est pas très grand et le canal Rideau n'a pas une forte utilité économique avec sa faible taille et les nombreuses écluses entre l'amont immédiat de Montréal et Kingston. La seconde phase de canalisation, entreprise à la fin des années 1840, est l'occasion d'une première tentative pour uniformiser les différents canaux. Le canal Rideau est délaissé au profit d'une série de canaux le long du Saint-Laurent, les canaux de Lachine et Welland sont agrandis et approfondis. Finalement, vers 1870, le gouvernement canadien entreprendra une troisième phase, cherchant toujours à agrandir les biefs et à les uniformiser d'un canal à l'autre. Ainsi, le canal de Lachine sera agrandi et creusé pour la troisième fois. Outre le Saint-Laurent, les rivières Richelieu et Outaouais font l'objet

d'une canalisation sur une partie de leur parcours, mais le développement ferroviaire de la seconde moitié du siècle entraîne un redéploiement du trafic.

Une fois le canal de Lachine et les autres canaux du Saint-Laurent supérieur ouverts, le lac Saint-Pierre constitue le plus grand obstacle à la navigation jusqu'à Montréal. Les armateurs et les marchands montréalais se plaignent de devoir procéder au déchargement partiel des bateaux pour permettre le passage du lac car, une fois les hautes eaux du printemps écoulées, sa faible profondeur interdit le passage à tout navire ayant un tirant d'eau supérieur à 3 mètres. Cette opération entraîne des coûts supplémentaires car il faut payer la main-d'œuvre et les barges qu'il faut remorquer. Les travaux de Bayfield permettent une meilleure connaissance du lac et les premiers essais commencent en 1844, mais ne n'est que durant les années 1850 que le chenal navigable est creusé à 5,5 mètres pour permettre le passage des navires. Avec le chenal, la navigation océanique peut prendre de l'ampleur sur le fleuve, en amont de Québec. Le creusement du chenal est poursuivi durant la seconde moitié du siècle de manière à permettre à des bateaux de plus en plus gros de remonter le fleuve jusqu'à Montréal. Ainsi, en 1887, le chenal atteint la profondeur de 8,5 mètres. Enfin, durant tout le siècle, on se préoccupe de baliser le Saint-Laurent de phares, de bouées et d'amers. Cependant, cette dimension de l'aménagement s'effectue surtout après 1830, alors que, entre cette date et 1862, 21 phares sont édifiés.

Entre 1840 et 1860, on note une croissance importante du nombre de quais. Avant 1840, ces installations sont relativement rares, sauf à Québec, à Trois-Rivières et à Montréal. Par la suite, plusieurs localités riveraines entre Montréal et Québec sont dotées de quais. Même si le nombre de quais diminue en aval de Québec, la demande semble vive car, vers 1849, le Bureau des travaux publics est inondé de requêtes de construction de ce genre de la part des paroisses en bas de Québec.

C'est donc durant notre période d'observation, entre 1815 et les années 1880, plus particulièrement entre 1810 et 1840, que le besoin d'organiser la navigation sur le Saint-Laurent s'impose. Vers 1880, la voie d'eau a été presque complètement réaménagée et occupe toujours la position centrale dans le réseau de communication. Elle polarise le réseau routier tout comme elle déterminera les grands axes du réseau ferroviaire.

5. LE CHEMIN DE FER

Grande nouveauté du siècle, les chemins de fer révolutionnent les transports terrestres. Très rapidement, on saisit toutes les possibilités de la nouvelle technologie. Toutefois, au début, les chemins de fer sont utilisés comme des adjuvants de la navigation et ils méritent bien leur nom de « chemins de fer de portage ».

Trois des premiers construits au Québec correspondent à cette fonction. Le *Saint-Laurent et Atlantique* joint Laprairie à Saint-Jean et permet d'éviter aux voyageurs la route de terre ou le long détour par Sorel sur le Saint-Laurent et le Richelieu. Dorénavant, après une traversée entre Montréal et Laprairie, le voyageur se trouve assez rapidement à Saint-Jean, d'où il peut prendre un bateau pour descendre jusqu'au bout du lac Champlain, étape vers New York. Le chemin de fer entre Montréal et Lachine vise à contourner les rapides du même nom. Quant au chemin de fer *Saint-Laurent et Industrie*, ouvert en 1850, il répond aux besoins de l'entreprise de bois d'œuvre dirigée par Barthélemy Joliette. Exportant son bois à partir de Québec, il doit le faire transiter par bateaux à fond plat sur la rivière L'Assomption en faisant un long détour vers Montréal, jusqu'à ce que la petite ligne ferroviaire réduise le parcours de plusieurs kilomètres.



FROM BELOW NORTH ABUTMENT, VICTORIA BRIDGE, MONTREAL, QUEBEC. OCTOBER 25, 1858.

William Notman, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal, fonds Notman, 7528.

Très rapidement, la notion de ligne s'impose et on entend de doubler les voies navigables par le chemin de fer et de trouver un débouché ouvert sur la mer durant l'hiver. La compagnie du Grand Tronc, formée en 1853, projette une ligne entre Sarnia et Rivière-du-Loup, avec un embranchement vers Portland (Maine). Le franchissement du Saint-Laurent à Montréal entraîne la construction du pont Victoria, ouvert à la circulation en 1859.

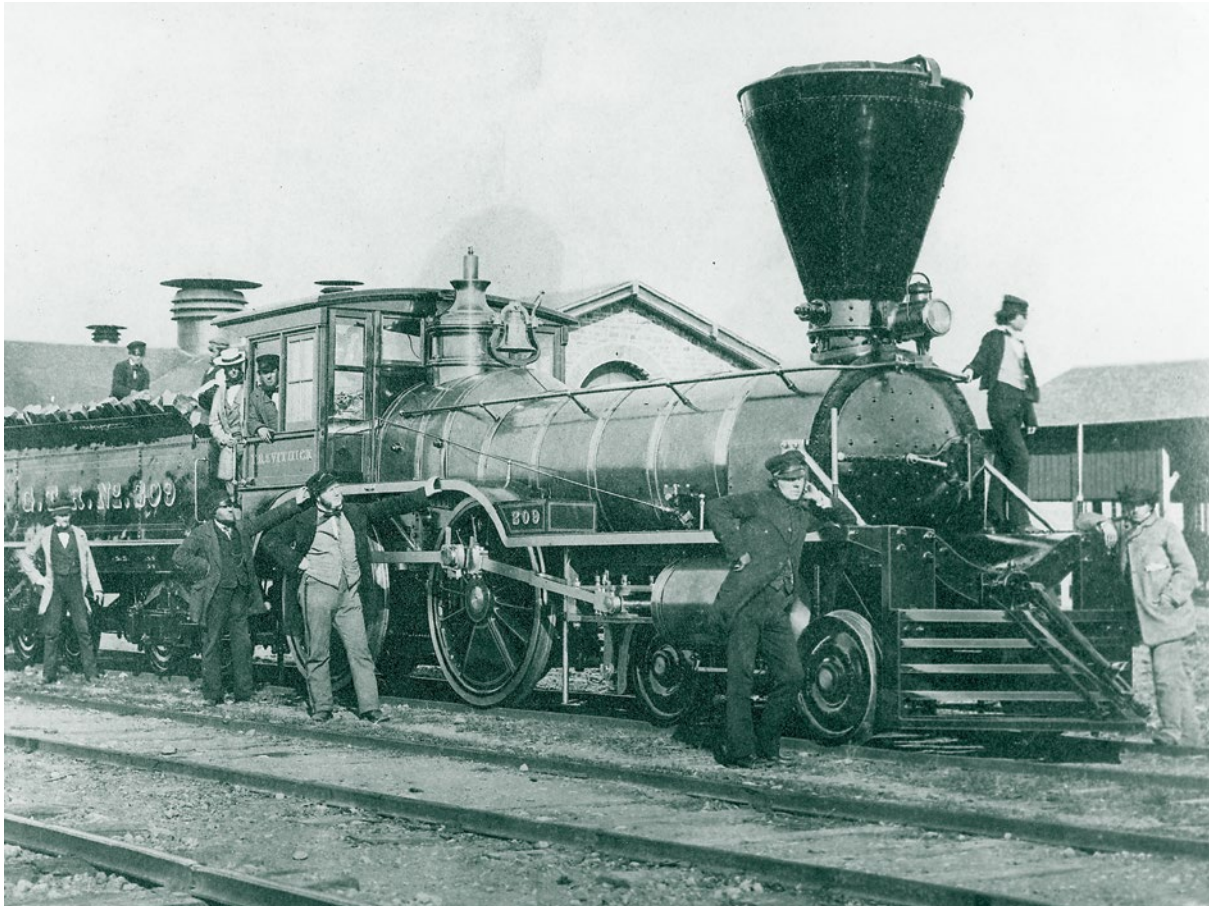
Mais d'autres forces sont à l'œuvre car la constitution du réseau est inséparable du développement ferroviaire des États-Unis. Le chemin de fer ne prend en effet tout son sens que dans la mesure où il permet un désenclavement vers les États-Unis qui disposent de plusieurs grands ports sur la côte est.

Au Québec, l'équipement ferroviaire est plutôt limité au moment de la Confédération, si on le compare avec celui de l'Ontario. Il n'y a qu'une seule ligne

importante, le Grand Tronc, ainsi que plusieurs petits chemins de fer autour de Montréal, la plupart servant de liaison avec des lignes américaines. Seule la rive sud du Saint-Laurent est desservie. Par la suite, les constructions s'accroissent : en 1876, l'*Intercolonial* joint Rivière-du-Loup à Halifax, puis, en 1874, le gouvernement du Québec entreprend de combiner deux projets pour créer une ligne entre Québec et Hull, ce qui va permettre de lancer un embranchement vers Saint-Jérôme et de satisfaire aux demandes de la bourgeoisie de Québec qui désire une liaison directe avec Montréal et, surtout, l'Ouest canadien. Le *Québec, Montréal, Ottawa et Occidental* est terminé entre Hull et Montréal en 1877 et, entre Montréal et Québec, en 1879. Par la suite, on utilise le rail comme chemin de pénétration pour certaines régions, dont le Saguenay. Le réseau du Québec devient plus dense, assurant la desserte dans plusieurs régions. Durant les années 1870 et 1880, le chemin de fer a réussi à détrôner la route et apparaît comme la meilleure solution pour les déplacements sur une moyenne distance. Il arrive même à concurrencer et à remplacer le service de passagers par bateau sur le fleuve entre Montréal et Québec. La forme du réseau rend compte des lignes de force de la socioéconomie en soulignant la centralité du pôle montréalais. Avec le chemin de fer, en effet, Montréal devient le pivot des communications, non seulement pour le Québec mais aussi pour l'ensemble du Canada.

Deux autres composantes du réseau de communication, souvent d'ailleurs reliés au chemin de fer, sont à souligner : la poste et le télégraphe. Le service postal s'est développé depuis le dernier tiers du XVIII^e siècle comme composante du service impérial des postes. Le gouvernement britannique en remet la responsabilité aux gouvernements coloniaux en 1851. Ce service a toujours utilisé tous les moyens de transport disponibles et son rayon de desserte a régulièrement progressé vers l'intérieur en fonction de l'ouverture des routes. Très rapidement la poste a utilisé les vapeurs sur le Saint-Laurent et, dès 1840, des ententes sont signées avec les chemins de fer pour le transport du courrier. L'histoire du télégraphe commence au Québec en 1847, en même temps que s'ouvrent les deux premières lignes, celle de Toronto-Montréal et celle de Montréal-Québec. Le réseau se développe rapidement. Plusieurs entreprises se font concurrence, mais les chemins de fer sont particulièrement bien placés avec l'emprise de leurs voies qui permet l'installation et l'entretien régulier des équipements. Ces deux systèmes, à cause de leur caractère même, renforcent la centralité des pôles urbains de Québec et, surtout, de Montréal.

Le territoire de l'axe laurentien bénéficie durant tout le siècle d'un réseau de communication intégré et bien articulé. Ce système s'adapte graduellement aux changements et son développement est stimulé et conditionné par le triple essor des échanges interna-



*FIRST LOCOMOTIVE BUILT
IN CANADA « MONTREAL SHOPS »,
MAY 1859.*

William Notman, Musée McCord
d'histoire canadienne, Montréal,
fonds Notman.

tionaux, intercoloniaux et internes au Québec. Il connaît la même évolution qu'ailleurs : la route subit la concurrence du chemin de fer, mais elle conserve son importance pour les communications locales. Le fleuve joue toujours un rôle central dans ce système.

Cependant, au-delà de ces traits de base, le réseau de communication a subi une mutation complète. Les nouvelles techniques de transport et de communication entraînent l'accélération des échanges, l'augmentation de leur volume et transforment en profondeur les conditions d'exercice des activités commerciales. Signalons simplement la montée des professions d'agent et de commis-voyageur, inséparables du chemin de fer et du télégraphe. Au lieu d'amener le marchand une ou deux fois l'an vers la ville

pour y faire ses achats, agents et commis-voyageurs sillonnent dorénavant le territoire, plaçant leurs commandes au fur et à mesure par télégraphe et faisant suivre la livraison par chemin de fer. En sens inverse, les produits du monde rural trouvent un débouché plus rapide et plus varié vers la ville et ses marchés. Bref, la complexification et la ramification des réseaux renforcent l'intégration du territoire de l'axe laurentien ainsi que son appui sur les deux pôles urbains principaux.

Notes

Chapitre 2: Les bases matérielles de l'échange

1. Larry McNally, « Routes, rues et autoroutes », dans Norman R. Ball (dir.), *Bâtir un pays*.
2. 45 George III, chap. 11, « Acte concernant le chemin à barrières ou de Péage de Montréal à Lachine ».
3. 55 George III, chap. 8, « Octroi pour quelques chemins spécifiques ».
4. *Journal de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada*, 1816, Annexe F, Comité sur les communications intérieures.
5. 2 Guillaume IV, chap. 44.
6. Par exemple, la loi 3 Victoria, chap. 31, s'applique au chemin à péage de l'île de Montréal.
7. Stephen Kenny, « « Cahots » and Catcalls : An Episode of Popular Resistance in Lower Canada at the Outset of the Union ».
8. 9 Victoria, chap. 37.
9. 18 Victoria, chap. 100, « Acte des Municipalités et Chemins ».
10. L'expression est de Jean-Claude Lasserre, dans son ouvrage sur le Saint-Laurent.
11. Samuel Phillips Day, *English America : Or Pictures of Canadian Places and People* ; pour une reconstitution contemporaine, voir Jean Bélisle, *À propos d'un bateau à vapeur*.
12. *Niles Weekly Register*, July 12, 1834, p. 332 : « Such is the competition on the St. Lawrence, that emigrants are carried in the steam-boats from Quebec to Montreal (180 miles) for 25 cents ! »

Bibliographie*

SOURCES

Nous ne présentons ici que nos sources principales. On trouvera une présentation plus détaillée de celles-ci dans nos travaux antérieurs.

Manuscrites

Archives nationales du Canada

Recensements du Bas-Canada

- 1784 Rapport sur les archives canadiennes (1889 : 25-38)
- 1825 bobines C-717 à C-718
- 1831 bobines C-719 à C-724

Recensements du Canada-Uni

- 1842 bobines C-725 à C-733
- 1851-1852 bobines C-1111 à C-1156
- 1861 bobines C-1232 à C-1331

Recensements du Canada

- 1871 bobines C-10029 à C-10040, C-10049 à 10071, C-10075 à C-10083, C-10091 à C-10093, C-10346 à C-10348, C-10350 à C-10354, C-10356 à C-10368 et C-10393 à C-10395

Cartographiques

BAYFIELD, H.W. (1858-1859), *River St. Lawrence, above Quebec*, 13 cartes, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

BAYFIELD, H.W. (1859a), *River St. Lawrence above Quebec, stone Island to Lanoraie*, 4 planches, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

BAYFIELD, H.W. (1859b), *River St. Lawrence, Quebec Harbour*, 1 planche, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

BOUCHETTE, Joseph (1815), *This topographical map of the province of Lower Canada, sheewing its divisions into districts, counties, seigneuries and townships, with all the land reserved both for the Crown and the clergy, ec., ec., engraved by J. Walker and Son, London, W. Faden, Aug. 12, 1815*, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

BOUCHETTE, Joseph (1831a), *To His Most Excellent Majesty King William IV. This topographical map of the districts of Quebec, Three Rivers, St. Francis and Gaspé, Lower Canada, exhibiting the new civil divisions of the districts into counties pursuant to a recent act of the provincial legislature; [...], dedicated by His Majesty's most devoted and loyal Canadian subject, Joseph Bouchette*, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

BOUCHETTE, Joseph (1831b), *To His Most Excellent Majesty King William IV. This topographical map of the district of Montreal, Lower Canada, exhibiting the new civil divisions of the district into counties pursuant to a recent act of the provincial legislature; dedicated by His Majesty's most devoted and loyal Canadian subject, Joseph Bouchette*, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

DEVINE, Thomas (c. 1853), *Atlas Consisting of 43 Maps of Counties of Lower Canada and 42 of Upper Canada*, s.l.

MINISTÈRE DES MINES ET DES RELEVÉS GÉOLOGIQUES (1898), *Eastern Townships*.

MURRAY, James et al., *Plan of Canada or the Province of Quebec from the Uppermost Settlements to the Island of Coudre as Surveyed by Order of His Excellency Governor Murray in the year of 1760*, 61 & 62, 44 feuillets, Collection nationale de cartes et plans, Ottawa, Archives nationales du Canada.

TACHÉ, Jules (1880-1895), *Carte régionale de la province de Québec [...]*, 6 planches, département des Terres de la Couronne (copie disponible à la cartothèque de l'Université Laval).

Informatiques

BLOOMFIELD, Elizabeth, Gerald T. BLOOMFIELD et Peter McCASKELL (1991), *Canadian Industry in 1871 Project (CANIND71)*, Guelph, University of Guelph, Department of Geography.

Imprimées

Bas-Canada, *Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada* (1792-1837).

Canada-Uni, *Journaux de l'Assemblée législative des Canadas* (1840-1867).

Canada, *Journaux de la Chambre des communes du Canada* (1867-1881).

Québec, *Journaux de l'Assemblée législative de la province de Québec* (1867-1881).

« Recensement et retours statistiques de la province du Bas-Canada, 1831 », *Journaux de la Chambre d'assemblée de la province du Bas-Canada* (1832), Appendice Oo.

« Récapitulation par districts et comtés des retours du dénombrement des habitants du Bas-Canada (1844) », *Journaux de l'Assemblée de la province du Bas-Canada* (1846), Appendice D.

Canada-Uni, *Recensement des Canadas, 1851-1852*, 2 vol., Québec, J. Lovell, 1853 et 1855.

Canada-Uni, *Recensement des Canadas, 1860-1861*, 2 vol., Québec, S.B. Foote, 1863 et 1864.

Canada, *Recensement du Canada, 1870-1871*, 5 vol., Ottawa, I.B. Taylor et Maclean, Roger & Co., 1873-1878.

Canada, *Recensement du Canada, 1880-1881*, 4 vol., Ottawa, Maclean, Roger & Co., 1882-1885.

Canada, *Documents de la session du Canada*, 1867-1881.

Québec, *Documents de la session du Québec*, 1867-1881.

BOUCHETTE, Joseph (1832), *A Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada*, Londres, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman.

BOUCHETTE, Joseph (1815), *Description topographique de la province du Bas-Canada*, Londres, William Faden, rééd. Montréal, Éditions Élysée, 1978.

CUGNET, François-Joseph (1775), *Traité de la Police qui a toujours été suivie en Canada, aujourd'hui Province de Québec, depuis son établissement jusqu'à la conquête, tiré des différens réglemens, jugemens et ordonnances d'Intendants, à qui par leur commission, cette partie du gouvernement était totalement attribuée, à l'exclusion de tous autres juges, qui n'en pouvaient connaitre qu'en qualité de leurs subdélégués*, Québec, Guillaume Brown.

Niles Weekly Register, 12 juillet 1834.

« Report of Commissioners of Enquiry into the Municipal Institutions of Lower Canada », Charles Prestwood Lucas (éd.) (1912), *Lord Durham's Report on the Affairs of British North America*, Oxford, Clarendon Press, vol. III, p. 131-237.

* Bibliographie complète de l'ouvrage *Le pays laurentien au XIX^e siècle: les morphologies de base*

ROY, Pierre-Georges (1923-1932), *Inventaire des procès-verbaux des grands voyers conservés aux archives de la province de Québec*, 6 vol., Beauceville, L'Éclaireur.

Statuts du Bas-Canada.

Statuts du Canada.

BIBLIOGRAPHIE

ALTMAN, Morris (1994), « The Evolution of Plant Size in Canadian Manufacturing, 1870-1910 », *Canadian Historical Review*, LXXV, 4, p. 557-585.

ARCHAMBEAULT, chanoine J.-B.-O., *Monographie de la paroisse de Sainte-Rosalie*, Saint-Hyacinthe, Société d'histoire régionale de Saint-Hyacinthe, Documents Maskoutains n° 5, 20 décembre 1939, 175 p.

ARMSTRONG, Robert (1984a), « The Efficiency of Quebec Farmers in 1851 », *Histoire sociale / Social History*, XVII, 33, p. 149-163.

ARMSTRONG, Robert (1984b), *Structure and Change: An Economic History of Quebec*, Toronto, Gage Publishing Limited.

BAILLY, Antoine S., et al. (1984), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson.

BAKER, Victoria A. (1982), « La navigation à vapeur sur le Saint-Laurent », dans Victoria A. BAKER et Diana DUTTON (dir.), *De la voile à la vapeur: la construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal / From Sail to Steam: Ships and Shipbuilding in the Regions of Quebec and Montreal*, Saint-Lambert, Musée Marsil de Saint-Lambert, n.p.

BÉLANGER, Jules, Marc DESJARDINS, Yves FRENETTE et Pierre DANSEREAU (1981), *Histoire de la Gaspésie*, Montréal, Boréal Express.

BÉLISLE, Jean (1994), *À propos d'un bateau à vapeur*, LaSalle, Hurtubise HMH.

BENOÎT, Jean (1986), « Le développement des mécanismes de crédit et la croissance économique d'une communauté d'affaires. Les marchands et les industriels de la ville de Québec au XIX^e siècle », thèse de doctorat en histoire, Québec, Université Laval.

BERNARD, Jean-Paul, Paul-André LINTEAU et Jean-Claude ROBERT (1976), « La structure professionnelle de Montréal en 1825 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 30, 3, p. 383-415.

BERNIER, Gérald, et Daniel SALÉE (1995), *Entre l'ordre et la liberté. Colonialisme, pouvoir et transition vers le capitalisme dans le Québec du XIX^e siècle*, Montréal, Boréal.

BERTRAM, Gordon W. (1963), « Economic Growth in Canadian Industry, 1870-1915: The Staple Model and the Take-Off Hypothesis », *Canadian Journal of Economics and Political Science*, XXIX, 2, p. 159-184.

BERVIN, George (1991), *Québec au XIX^e siècle. L'activité économique des grands marchands*, Sillery, Septentrion.

BERVIN, George (1984), « Les sources archivistiques: leur utilisation dans l'étude de la bourgeoisie marchande bas-canadienne (1800-1830) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38, 2, p. 203-222.

BERVIN, George (1983), « Aperçu sur le commerce et le crédit à Québec, 1820-1830 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 36, 4, p. 527-551.

BISCHOFF, Peter (1992), « Tensions et solidarité: la formation des traditions syndicales chez les mouleurs de Montréal, Hamilton et Toronto, 1851 à 1893 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université de Montréal.

BISCHOFF, Peter (1989), « Des forges du Saint-Maurice aux fonderies de Montréal: mobilité géographique, solidarité communautaire et action syndicale des mouleurs, 1829-1881 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 43, 1, p. 3-29.

BLANCHARD, Raoul (1960), *Le Canada français: province de Québec, étude géographique*, Paris, Arthème Fayard.

BLANCHARD, Raoul (1953), *L'Ouest du Canada français*, tome 1: *Montréal et sa région*, Montréal, Beauchemin.

BLANCHARD, Raoul (1950), *La Mauricie*, Trois-Rivières, Bien public.

BLANCHARD, Raoul (1947), *Le Centre du Canada français*, « Province de Québec », Montréal, Beauchemin.

BLANCHARD, Raoul (1935), *L'Est du Canada français*, « Province de Québec », 2 vol., Montréal, Beauchemin.

BLOOMFIELD, Elizabeth, et Gerald T. BLOOMFIELD (1989), *Creating CANIND71: Procedures for Making the 1871 Census Machine-Readable*, Guelph, University of Guelph, Department of Geography.

BLOUIN, Claude (1980), « La mécanisation de l'agriculture entre 1830 et 1890 », dans Normand SÉGUIN (dir.), *Agriculture et colonisation au Québec. Aspects historiques*, Montréal, Boréal Express, p. 93-111.

BOISVERT, Michel (1995), « Les paramètres socioculturels de l'industrie textile au Bas-Canada au XIX^e siècle », dans Serge COURVILLE et Normand SÉGUIN, *Espace et culture*, p. 305-319.

BOISVERT, Michel (1993), « La production textile dans l'axe laurentien au XIX^e siècle (1842-1861) », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.

BOISVERT, Michel, Jocelyn MORNEAU et France NORMAND (à paraître), *Rapport: critique du recensement de 1871 et évaluation du fichier CANIND71*, Québec et Trois-Rivières, Université Laval et Université du Québec à Trois-Rivières, Centre interuniversitaire d'études québécoises.

BOUCHARD, Gérard (1994), « Trois chemins de l'agriculture au marché. Capitalisme, proto-industrialisation, co-intégration. Réflexion à partir de l'exemple du Saguenay (Québec) », *Histoire et sociétés rurales*, 2, p. 69-90.

BOUCHARD, Gérard (1990), « L'agriculture saguenayenne entre 1840 et 1950: l'évolution de la technologie », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 43, 3, p. 353-380.

BOUCHARD, Gérard (1988), « Co-intégration et reproduction de la société rurale. Pour un modèle saguenayen de la marginalité », *Recherches sociographiques*, XXIX, 2-3, p. 283-310.

BOUCHARD, Gérard (1986), « La dynamique communautaire et l'évolution des sociétés rurales québécoises aux XIX^e et XX^e siècles. Construction d'un modèle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 40, 1, p. 51-71.

BOUCHARD, Gérard, et Richard LALOU (1993), « La surfécondité des couples québécois depuis le XVII^e siècle: essai de mesure d'interprétation », *Recherches sociographiques*, XXXIV, 1, p. 9-44.

BOUDREAU, Claude (1994), *La cartographie au Québec, 1760-1840*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.

BOUDREAU, Claude (1986), *L'analyse de la carte ancienne, essai méthodologique. La carte du Bas-Canada de 1831 de Joseph Bouchette*, Québec, Centre d'études sur la langue, les arts et les traditions populaires des francophones en Amérique du Nord (CELAT).

BRADBURY, Bettina (1995), *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*, Montréal, Boréal.

BRIÈRE, Roger (1967a), « Géographie du tourisme au Québec », thèse de doctorat en géographie, Montréal, Université de Montréal.

BRIÈRE, Roger (1967b), « Les grands traits de l'évolution du tourisme au Québec », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française*, 11, p. 83-95.

BROUILLETTE, Sylvie (1991), « Les marchés publics à Montréal, 1840-1860 », mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières.

BURGESS, Joanne (1987), « Work, Family and Community: Montréal Leather Craftsmen, 1790-1831 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.

BURGESS, Joanne (1977), « L'industrie de la chaussure à Montréal: 1840-1870. Le passage de l'artisanat à la fabrique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 31, 3, p. 187-210.

CARON, Ivanhoé (1933), « Historique de la voirie dans la province de Québec », *Bulletin des recherches historiques*, XXXIX, 4, p. 198-215; 5, p. 278-300; 6, p. 362-380; 7, p. 438-448; 8, p. 463-482.

COURVILLE, Serge (1995), *Introduction à la géographie historique*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.

COURVILLE, Serge (1994), « Cartographe le passé », *Présentations à la Société royale du Canada*, vol. 47, p. 87-112.

COURVILLE, Serge (1993), « Tradition et modernité, les significations spatiales », *Recherches sociographiques*, XXXIV, 2, 1993, p. 211-231.

COURVILLE, Serge (1990), *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.

COURVILLE, Serge (1988), « Le marché des subsistances. L'exemple de la plaine de Montréal au début des années 1830: une perspective géographique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 42, 2, p. 193-239, II-2, III-9, III-10.

COURVILLE, Serge (1987), « Un monde rural en mutation: le Bas-Canada dans la première moitié du XIX^e siècle », *Histoire sociale / Social History*, XX, 40, p. 237-258.

COURVILLE, Serge (1980), « La crise agricole du Bas-Canada, éléments d'une réflexion géographique », *Cahiers de géographie du Québec*, 24, 62, p. 193-224; 24, 63, p. 385-428.

COURVILLE, Serge (dir.) (1988), Jacques CROCHETIÈRE, Philippe DESAULNIERS et Johanne NOËL, *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIX^e siècle (1825-1861). Répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.

- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (1993), « Un nouveau regard sur le XIX^e siècle québécois : l'axe laurentien comme espace central », *Interface*, janvier-février, p. 23-31.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.) (1992), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université Laval, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (1991), « The Spread of Rural Industry in Lower Canada, 1831-1851 », *Revue de la Société historique du Canada / Journal of the Canadian Historical Association*, p. 43-70.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (1990a), « Population et espace rural au Bas-Canada : l'exemple de l'axe laurentien dans la première moitié du XIX^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 44, 2, p. 243-262.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (1990b), « Le Saint-Laurent, artère de vie : réseau routier et métiers de la navigation au XIX^e siècle », *Cahiers de géographie du Québec*, 34, 92, p. 181-196.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (1990c), « La vallée du Saint-Laurent à l'époque du rapport Durham : économie et société », *Revue d'études canadiennes / Journal of Canadian Studies*, 25, 1, p. 78-95.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (1988), « La vie de relation dans l'axe laurentien au XIX^e siècle : l'exemple du lac Saint-Pierre », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 95, 4, p. 347-359.
- COURVILLE, Serge, et Normand SÉGUIN (1989), *Le monde rural québécois au XIX^e siècle*, Ottawa, Société historique du Canada, brochure historique n° 47.
- COURVILLE, Serge, et Normand SÉGUIN (1986), « Spatialité et temporalité chez Blanchard : propos d'heuristique », *Cahiers de géographie du Québec*, 30, 80, p. 293-298.
- CREIGHTON, Donald G. (1969), « The Decline and Fall of the Empire of the St. Lawrence », *Communications historiques / Historical Papers*, p. 14-25.
- CREIGHTON, Donald G. (1956), *The Empire of the St. Lawrence*, Toronto, Macmillan Company of Canada Limited.
- CROCHETIÈRE, André (1989), « Hiérarchie socio-professionnelle des villages au Bas-Canada durant la première moitié du XIX^e siècle : le cas de l'aire seigneuriale », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- DAY, Samuel Phillips (1864), *English America : Or Pictures of Canadian Places and People*, Londres, T. Cantley Newby.
- DECHÈNE, Louise (1994), *Le partage des subsistances au Canada sous le Régime français*, Montréal, Boréal.
- DECHÈNE, Louise (1986), « Observations sur l'agriculture du Bas-Canada au début du XIX^e siècle », dans Joseph GOY et Jean-Pierre WALLOT (dir.), *Évolution et éclatement du monde rural. Structures, fonctionnement et évolution différentielle des sociétés rurales françaises et québécoises, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en sciences sociales, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 189-202.
- DECHÈNE, Louise (1974), *Habitants et marchands de Montréal au XVIII^e siècle*, Paris et Montréal, Plon.
- DECHÈNE, Louise (1973), « La croissance de Montréal au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 27, 2, p. 163-179.
- DECHÈNE, Louise (1968), « Les entreprises de William Price, 1810-1850 », *Histoire sociale / Social History*, 1, 1, p. 16-52.
- DESAULNIERS, Philippe (1992), « Du manuscrit à la carte », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, p. 79-89.
- DESAULNIERS, Philippe (1987), « La cartographie des découpages administratifs anciens du territoire québécois : méthodologie d'une recherche. La région de Montréal (1825-1861) », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- DESROSIERS, Claude (1987), « La clientèle d'un marchand général en milieu rural à la fin du XVIII^e siècle : analyse des comportements de consommation », dans François LEBRUN et Normand SÉGUIN (dir.), *Sociétés villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'Ouest, XVII^e-XX^e siècles*, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, Centre de recherche en études québécoises, en collaboration avec les Presses universitaires de Rennes 2, p. 151-158.
- DESROSIERS, Claude (1984), « Un aperçu des habitudes de consommation de la clientèle de Joseph Cartier, marchand général à Saint-Hyacinthe à la fin du XVIII^e siècle », *Communications historiques / Historical Papers*, p. 91-110.
- DESSUREAULT, Christian (1989), « Crise ou modernisation. La société rurale maskoutaine durant le premier tiers du XIX^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 42, 3, p. 359-387.
- DESSUREAULT, Christian (1985), « Les fondements de la hiérarchie sociale au sein de la paysannerie. Le cas de Saint-Hyacinthe, 1760-1815 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université de Montréal.
- DEVER, Alan R. (1976), « Economic Development and the Lower Canadian Assembly, 1828-1840 », mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université McGill.
- DICKINSON, John A., et Brian YOUNG (1992), *Brève histoire socio-économique du Québec*, Sillery, Septentrion.
- DROUIN, François (1983), « Québec 1791-1821 : une place centrale ? », mémoire de maîtrise en histoire, Québec, Université Laval.
- DRUMMOND, Ian M. (1987), *Progress without Planning : The Economic History of Ontario from Confederation to the Second World War*, Toronto, University of Toronto Press.
- DUBUC, Alfred (1990), « Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent », dans Marcel BELLAVANCE (dir.), *La grande mouvance*, Sillery, Septentrion, p. 15-41.
- EASTERBROOK, William Thomas, et Melville H. WATKINS (dir.) (1967), *Approaches to Canadian Economic History*, Toronto, McClelland and Stewart Limited.
- Edward Hazen's Panorama of Victorian Trades & Professions (1837)*, Philadelphia, published by Uriah Hunt, rééd., Watkins Glen, New York, Century House, [s.d.]
- FAUCHER, Albert (1973), *Québec en Amérique au XIX^e siècle. Essai sur les caractères économiques de la Laurentie*, Montréal, Fides.
- FORTIN, Jean-Charles, et al. (1993), *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- GAFFIELD, Chad (dir.) (1994), *Histoire de l'Outaouais*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- GAGNON, France (1992a), « Du cheval au rail : l'évolution des circuits touristiques québécois au XIX^e siècle », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université Laval, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, p. 101-133.
- GAGNON, France (1992b), « L'infrastructure touristique appréhendée à travers les guides touristiques et les annuaires : rapport de recherche », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université Laval, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, p. 153-181.
- GAMELIN, Alain, et al. (1984), *Trois-Rivières illustrée*, Trois-Rivières, La Corporation des fêtes du trois cent cinquantième anniversaire de Trois-Rivières.
- GAUDREAU, Guy (1986), « L'exploitation des forêts publiques (1842-1905) : cadre juridique, mode d'appropriation et évolution des récoltes », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- GENTILCORE, R. Louis (dir.) (1993), *Atlas historique du Canada*, volume II : *La transformation du territoire, 1800-1891*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- GERVAIS, Gaétan (1980), « Le commerce de détail au Canada (1870-1880) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 33, 4, p. 521-556.
- GIRARD, Camil, et Normand PERRON (1989), *Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- GIRARD, Denise (1994), « Stratégies marchandes dans la vallée du Richelieu, 1825-1850, à partir des activités de Eustache Soupras et Thimoté Franchère, marchands de Saint-Mathias », mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- GLAZEBROOK, George P. de T. (1938), *A History of Transportation in Canada*, Toronto, Ryerson Press.
- GOSSAGE, Peter (1991), « Family and Population in a Manufacturing Town : Saint-Hyacinthe, 1854-1914 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- GREER, Allan (1985), *Peasant, Lord and Merchant : Rural Society in Three Quebec Parishes, 1740-1840*, Toronto, University of Toronto Press.
- HAGGETT, Peter (1979), *Geography : A Modern Synthesis*, New York, Harper & Row.
- HAGGETT, Peter (1973), *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Paris, Armand Collin.

- HAMELIN, Jean (dir.) (1976), *Histoire du Québec*, Toulouse et Saint-Hyacinthe, Privat.
- HAMELIN, Jean, et Yves ROBY (1971), *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, Fides.
- HARDY, René (1995), *La sidérurgie en milieu rural. Les hauts fourneaux du Québec au XIX^e siècle*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- HARDY, René, Pierre LANTHIER et Normand SÉGUIN (1987), « Les industries rurales et l'extension du réseau villageois dans la Mauricie pré-industrielle : l'exemple du comté de Champlain durant la seconde moitié du XIX^e siècle », dans François LEBRUN et Normand SÉGUIN (dir.), *Sociétés villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'Ouest, XVII^e-XX^e siècles*, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, Centre de recherche en études québécoises, en collaboration avec les Presses universitaires de Rennes 2, p. 239-253.
- HARDY, René, et Normand SÉGUIN (1984), *Forêt et société en Mauricie. La formation de la région de Trois-Rivières, 1830-1930*, Montréal, Boréal Express et Musée national de l'homme.
- HARE, John, Marc LAFRANCE et David-Thierry RUDEL (1987), *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Montréal, Boréal et Musée canadien des civilisations.
- HARRIS, Richard Colebrook (1968), *The Seigneurial System in Early Canada. A Geographical Study*, 2^e édition, Madison, University of Wisconsin Press, et Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- HARRIS, Richard Colebrook (dir.) (1987), *Atlas historique du Canada*, volume I : *Des origines à 1800*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- HARRIS, Richard Colebrook, et John WARKENTIN (1974), *Canada before Confederation. A Study in Historical Geography*, Toronto, Oxford University Press.
- HENRIPIN, Jacques, et Yves PERRON (1973), « La transition démographique de la province de Québec », dans Hubert CHARBONNEAU (dir.), *La population du Québec : études rétrospectives*, Montréal, Boréal Express, p. 23-44.
- HODGETTS, John Edwin (1955), *Pioneer Public Service. An Administrative History of the United Canadas, 1841-1867*, Toronto, University of Toronto Press.
- INNIS, Harold A. (1962), *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto, University of Toronto Press.
- INWOOD, Kris (dir.) (1993), *Farm, Factory and Fortune: New Studies in the Economic History of the Maritime Provinces*, Fredericton, Acadiensis Press.
- ISBISTER, John (1977), « Agriculture, Balanced Growth, and Social Change in Central Canada since 1850 : An Interpretation », *Economic Development and Cultural Change*, 25, 4, p. 673-697.
- JEAN, Bruno (1985), *Agriculture et développement dans l'Est du Québec*, Sillery, Les Presses de l'Université du Québec.
- KEEFER, Thomas Coltrin (1972), *Philosophy of Railroads and Other Essays*, introduction de H.V. Nelles, Toronto, University of Toronto Press.
- KENNY, Stephen (1984), « « Cahots » and Catcalls : An Episode of Popular Resistance in Lower Canada at the Outset of the Union », *Canadian Historical Review*, LXV, 2, p. 184-208.
- KESTEMAN, Jean-Pierre (1985), « Une bourgeoisie et son espace : industrialisation et développement du capitalisme dans le district de Saint-François (Québec), 1823-1879 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- LABERGE, Alain (dir.) (1993), *Histoire de la Côte-du-Sud*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- LACHANCE, Johanne (1991), « Charlesbourg, 1831-1871 : contribution à l'étude des relations villes-campagnes », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- LAFLEUR, Jean (1988), « Capital marchand et transition vers le capitalisme : étude sur les marchands montréalais au cours du premier tiers du XIX^e siècle », mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université de Montréal.
- LAROSE, Christine (1995), « Relations des riverains avec le lac Saint-Pierre, 1825-1871 », mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- LASSERRE, Jean-Claude (1980), *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Montréal, Hurtubise HMH.
- LAURIN, Serge (1989), *Histoire des Laurentides*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- LAVOIE, Yolande (1981), *L'émigration des Québécois aux États-Unis de 1840 à 1930*, Québec, Éditeur officiel du Québec.
- LECLERC, Jean (1990), *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*, Montréal, Leméac.
- LEHOUX, Mireille, François GUÉRARD et Claude BELLAVANCE (1992), « Les « marchands », recensement 1851 », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université Laval, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, p. 279-295.
- LETARTE, Jacques (1971), *Atlas d'histoire économique et sociale du Québec, 1851-1901*, Montréal, Fides.
- LEWIS, Frank D., et R. Marvin MCINNIS (1984), « Agricultural Output and Efficiency in Lower Canada, 1851 », *Research in Economic History*, 9, p. 45-87.
- LEWIS, Frank D., et R. Marvin MCINNIS (1980), « The Efficiency of the French-Canadian Farmer in the Nineteenth Century », *Journal of Economic History*, XL, 3, p. 497-514.
- LINTEAU, Paul-André (1992), *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal.
- LINTEAU, Paul-André (1981), *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal, Boréal Express.
- LINTEAU, Paul-André, et Alan F.J. ARTIBISE (1984), *L'évolution de l'urbanisation au Canada : une analyse des perspectives et des interprétations*, Winnipeg, University of Winnipeg, The Institute of Urban Studies.
- LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER et Jean-Claude ROBERT (1989), *Histoire du Québec contemporain*, tome I : *De la Confédération à la crise (1867-1929)*, nouvelle édition refondue et mise à jour, Montréal, Boréal.
- LITTLE, John Irvine (1991), *Crofters and Habitants. Settlers Society, Economy, and Culture in A Quebec Township, 1848-1881*, Montréal, McGill-Queen's University Press.
- LITTLE, John Irvine (1989), *Nationalism, Capitalism, and Colonization in Nineteenth-Century Quebec. The Upper St. Francis District*, Montréal, McGill-Queen's University Press.
- MACKINTOSH, W.A. (1923), « Economic Factors in Canadian History », *Canadian Historical Review*, IV, 1, p. 12-25.
- MARSAN, Jean-Claude (1974), *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement*, Montréal, Fides.
- MARTIN, Jean (1995), « Scieurs et scieries au Bas-Canada, 1830-1870 », thèse de doctorat en géographie, Québec, Université Laval.
- MARTIN, Jean (1992a), « Colonisation et commerce des produits forestiers : l'exemple du canton Bagot au Saguenay au milieu du XIX^e siècle », *Histoire sociale / Social History*, XXV, 50, p. 359-377.
- MARTIN, Jean (1992b), « L'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent : le développement des infrastructures de transport fluvial entre 1840 et 1860 d'après les *British Admiralty Charts* », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université Laval, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, p. 201-217.
- MARTIN, Jean (1990), « De l'agriculture à l'industrie : les communautés de scieurs au Saguenay, 1840-1880 », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- MARTIN, Jean-Paul (1975), « Villes et régions du Québec au XIX^e siècle. Approche géographique », thèse de doctorat, Strasbourg, Université Louis-Pasteur.
- MATHIEU, Jacques (1987), « Mobilité et sédentarité : stratégies familiales en Nouvelle-France », *Recherches sociographiques*, XXVIII, 2-3, p. 211-227.
- MCCALLA, Douglas (1993), *Planting the Province: The Economic History of Upper Canada, 1784-1870*, Toronto, University of Toronto Press.
- MCCALLUM, John (1980), *Unequal Beginnings: Agriculture and Economic Development in Quebec and Ontario until 1870*, Toronto, University of Toronto Press.
- MCILWRAITH, Thomas F. (1970), « The Adequacy of Rural Roads in the Era before Railways : An Illustration from Upper Canada », *Le Géographe canadien / The Canadian Geographer*, XIV, 4, p. 344-360.
- MCINNIS, Marvin R. (1992), « Perspectives on Ontario Agriculture, 1815-1930 », *Canadian Papers in Rural History*, VIII, p. 17-127.
- MCINNIS, Marvin R. (1982), « A Reconsideration of the State of Agriculture in Lower Canada in the First Half of the Nineteenth Century », *Canadian Papers in Rural History*, III, p. 9-49.
- MCINNIS, Marvin R. (1981), « Some Pitfalls in the 1851-1852 Census of Agriculture of Lower Canada », *Histoire sociale / Social History*, XIV, 27, p. 219-231.

- MCKENZIE, Ruth (1982), « Henry Wolsey Bayfield », *Dictionnaire biographique du Canada*, volume XI : De 1881 à 1890, Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 59-62.
- MCNALLY, Larry (1988), « Routes, rues et autoroutes », dans Norman R. BALL (dir.), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal.
- MORNEAU, Jocelyn (1995), « Aspects de la vie de relation de deux entités de la région du lac Saint-Pierre au XIX^e siècle : Berthierville et Louiseville », dans Serge COURVILLE et Normand SÉGUIN, *Espace et culture*, p. 319-331.
- MORNEAU, Jocelyn (1990), « Louiseville en Mauricie au XIX^e siècle : la croissance d'une aire villageoise », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 44, 2, p. 223-241.
- MORNEAU, Jocelyn (1988), « Industries rurales, agriculture et monde villageois : le cas de Saint-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup, 1831-1900 », mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières.
- MORNEAU, Jocelyn, France NORMAND et Claude BELLAVANCE (1992), « Les « équipements », recensement 1851 », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN (dir.), *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier 1, Québec, Montréal et Trois-Rivières, Université Laval, Université du Québec à Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, p. 245-277.
- NOËL, Françoise (1992), *The Christie Seigneuries : Estate Management and Settlement in the Upper Richelieu Valley, 1760-1854*, Montréal, McGill-Queen's University Press.
- NORMAND, France (1995), « Batellerie fluviale et espace relationnel : le cas du port de Québec à la fin du XIX^e siècle », dans Serge COURVILLE et Normand SÉGUIN, *Espace et culture*, p. 331-343.
- NORMAND, France (1990), « La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIX^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 43, 3, p. 323-351.
- NORMAND, France (1988), « Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle », mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières.
- NORRIE, Kenneth, et Douglas OWRAM (1991), *A History of the Canadian Economy*, Toronto, Harcourt, Brace, Jovanovich.
- OMMER, Rosemary E. (dir.) (1990), *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*, Fredericton, Acadiensis Press.
- OTIS, Yves (1985), « Familles et exploitations agricoles : quatre paroisses de la rive sud de Montréal, 1852-1871 », mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- OUELLET, Fernand (1992), « L'historiographie québécoise des années 1980 », dans Biblioteca della Ricerca, Cultura Straniera, 43, *Canada IERI E OGGI 3, Atti Dell'8^o convegno internazionale di studi canadesi*, Torre Canne (Brindisi) / 25-28 aprile 1990, Associazione italiana di studi canadesi, p. 51-79.
- OUELLET, Fernand (1985), « La modernisation de l'historiographie et l'émergence de l'histoire sociale », *Recherches sociographiques*, XXVI, 1-2, p. 11-83.
- OUELLET, Fernand (1980), « Libéré ou exploité ! Le paysan québécois d'avant 1850 », *Histoire sociale / Social History*, XIII, 26, p. 339-368.
- OUELLET, Fernand (1966), *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, Montréal, Fides.
- OWRAM, Douglas (1979), *Construire pour les Canadiens. Histoire du ministère des Travaux publics*, Ottawa, Travaux publics Canada.
- OWRAM, Douglas (1978), « « Management by Enthusiasm » : The First Board of Works of the Province of Canada, 1841-1846 », *Ontario History*, LXX, 3, p. 171-188.
- PAQUET, Gilles, et Jean-Pierre WALLOT (1988), *Le Bas-Canada au tournant du XIX^e siècle : restructuration et modernisation*, Ottawa, Société historique du Canada, brochure historique n° 45.
- PAQUET, Gilles, et Jean-Pierre WALLOT (1982), « Sur quelques discontinuités dans l'expérience socio-économique du Québec : une hypothèse », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 35, 4, p. 483-521.
- PAQUET, Gilles, et Jean-Pierre WALLOT (1972), « Crise agricole et tensions socio-ethniques dans le Bas-Canada, 1802-1812 : éléments pour une ré-interprétation », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 26, 2, p. 185-237.
- PAQUET, Gilles, et Jean-Pierre WALLOT (1971), « Le Bas-Canada au début du XIX^e siècle : une hypothèse », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 25, 1, p. 39-61.
- PERRON, Normand (1993), *Système de poids et de mesures et conversion en système international d'unités (SI)*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- PERRON, Normand (1980), « Genèse des activités laitières, 1850-1960 », dans Normand SÉGUIN (dir.), *Agriculture et colonisation au Québec. Aspects historiques*, Montréal, Boréal Express, p. 113-140.
- PLAMONDON, François (1995), « Les seigneurs et l'espace : les conditions de la censive au tournant du XIX^e siècle (1788-1843) », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- POUDRIER, Maryse (1990), « Les transformations de l'agriculture au Bas-Canada dans la première moitié du XIX^e siècle : l'exemple de Sainte-Thérèse-de-Blainville », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- POULIN, Pierre (1995), « Les journaliers dans la vallée laurentienne : l'exemple de la paroisse de Saint-Jean-Chrysostôme entre 1831 et 1842 », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- POUYEZ, Christian, Yolande LAVOIE et al. (1983), *Les Saguenayens. Introduction à l'histoire des populations au Saguenay, XVI^e-XX^e siècles*, Sillery, Les Presses de l'Université du Québec.
- PRONOVOST, Claude (1988), « L'économie marchande au Bas-Canada : le bourg de Terrebonne dans la première moitié du XIX^e siècle », mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université de Montréal.
- PRONOVOST, Claude, et Lise SAINT-GEORGES (1988), « L'identification des marchands ruraux dans six paroisses de la plaine de Montréal, 1831 à 1861 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 42, 2, p. 241-251.
- RAFFESTIN, Claude, et Mercedes BRESSO (1982), « Tradition, modernité, territorialité », *Cahiers de géographie du Québec*, 26, 68, p. 185-198.
- ROBERT, Jean-Claude (1994), *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art global, Libre Expression.
- ROBERT, Jean-Claude (1992), « Montréal : l'histoire », dans Jean-Pierre DUQUETTE (dir.), *Montréal 1642-1992*, Montréal, HMH, p. 11-59.
- ROBERT, Jean-Claude (1987), « Activités agricoles et urbanisation dans la paroisse de Montréal, 1820-1840 », dans François LEBRUN et Normand SÉGUIN (dir.), *Sociétés villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'Ouest, XVI^e-XX^e siècles*, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, Centre de recherche en études québécoises, en collaboration avec les Presses universitaires de Rennes 2, p. 91-100.
- ROBERT, Jean-Claude (1982), « Urbanisation et population : le cas de Montréal en 1861 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 35, 4, p. 523-535.
- ROBERT, Jean-Claude (1977), « Montréal, 1821-1871. Aspects de l'urbanisation », thèse de doctorat de 3^e cycle, Paris, Écoles des Hautes Études en sciences sociales.
- ROBERT, Jean-Claude (1975), *Du Canada français au Québec libre. Histoire d'un mouvement indépendantiste*, Paris, Flammarion.
- ROBERT, Jean-Claude (1972), « Un seigneur entrepreneur, Barthélemy Joliette, et la fondation du village d'Industrie (Joliette) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 26, 3, p. 375-395.
- RUDDÉL, David-Thierry (1981), « Quebec City, 1765-1831 : The Evolution of a Colonial Town », thèse de doctorat en histoire, Québec, Université Laval.
- RUDIN, Ronald (1994), « La quête d'une société normale : critique de la réinterprétation de l'histoire du Québec », *Bulletin d'histoire politique*, 3, 2, p. 9-42.
- RUDIN, Ronald (1977), « The Development of Four Quebec Towns, 1840-1914 : A Study of Urban and Economic Growth in Quebec », thèse de doctorat en histoire, Toronto, Université York.
- SAINT-HILAIRE, Marc (1995), « Peuplement et dynamique migratoire au Saguenay, 1840-1960 », thèse de doctorat en géographie, Québec, Université Laval.
- SAINT-PIERRE, Diane (1994), *L'évolution municipale du Québec des régions. Un bilan historique*, Sainte-Foy, Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec (UMRCQ).
- SAMSON, Roch (1986), « Une industrie avant l'industrialisation : le cas des forges du Saint-Maurice », *Anthropologie et sociétés*, 10, 1, p. 85-107.
- SANDWELL, R.W. (1994), « Rural Reconstruction. Towards A New Synthesis in Canadian History », *Histoire sociale / Social History*, XXVII, 53, p. 1-32.
- SCHULZE, David (1984), « Rural Manufacture in Lower Canada : Understanding Seigneurial Privilege and the Transition in the Countryside », *Alternate Routes : A Critical Review*, 7, p. 134-167.
- SÉGUIN, Normand (1994), « De la région au rapport spatial : l'espace comme catégorie de l'analyse historique », dans Fernand HARVEY (dir.), *La région culturelle. Problématique interdisciplinaire*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 69-75.

- SÉGUIN, Normand (1982), « L'agriculture de la Mauricie et du Québec, 1850-1950 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 35, 4, p. 537-562.
- SÉGUIN, Normand (1977), *La conquête du sol au XIX^e siècle*, Sillery, Boréal Express.
- SÉGUIN, Normand (dir.) (1980), *Agriculture et colonisation au Québec. Aspects historiques*, Montréal, Boréal Express.
- SÉVIGNY, Paul-André (1984), « Le commerce du blé et la navigation dans le Bas-Richelieu avant 1849 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38, 1, p. 5-21.
- SÉVIGNY, Paul-André (1983), *Commerce et navigation sur le canal Chambly : aperçu historique*, Ottawa, Parcs Canada.
- STELTER, Gilbert A., et Alan F.J. ARTIBISE (1977), « Cities in the Wilderness – Canadian Urban History before 1850 », dans Gilbert A. STELTER et Alan F.J. ARTIBISE (dir.), *The Canadian City. Essays in Urban History*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, p. 5-16.
- SWEENEY, Robert C.H. (1994), « The Staples as the Significant Past : A Case Study in Historical Theory and Method », dans Terry GOLDIE, Carmen LAMBERT et Rowland LORIMER (dir.), *Discours théoriques / Canada, Theoretical Discourse*, Montréal, Association d'études canadiennes, p. 327-349.
- SWEENEY, Robert C.H. (1990), « Paysan et ouvrier : du féodalisme laurentien au capitalisme québécois », *Sociologie et sociétés*, XXII, 1, p. 143-161.
- SWEENEY, Robert C.H. (1985), « Internal Dynamics and the International Cycle : Questions of the Transition in Montreal, 1821-1828 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université McGill.
- SWEENEY, Robert C.H., Grace Laing HOOG et Richard RICE (1988), *Les relations ville / campagne : le cas du bois de chauffage*, Montréal, Université McGill, Groupe de recherche sur l'histoire des milieux d'affaires de Montréal.
- TACHÉ, Joseph-Charles (1856), *Le Canada et l'Exposition universelle de 1855*, Toronto, John Lovell.
- TAYLOR, George Rogers (1968), *The Transportation Revolution 1815-1860*, réimpression, New York, Harper & Row.
- TAYLOR, Graham D., et Peter A. BASKERVILLE (1994), *A Concise History of Business in Canada*, Toronto, Oxford University Press.
- THIBEAULT, Régis (1988), « Les transformations de l'agriculture au Saguenay, 1852-1971 », mémoire de maîtrise en études régionales, Chicoutimi, Université du Québec à Chicoutimi.
- TOMBS, Laurence Chalmers (1926), *National Problems of Canada : The Port of Montreal*, Toronto, Macmillan.
- TREMBLAY, Robert (1992), « Du forgeron au machiniste : l'impact social de la mécanisation des opérations d'usinage dans l'industrie de la métallurgie à Montréal, de 1815 à 1860 », thèse de doctorat en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- TROTIER, Louis (1968), « La genèse du réseau urbain du Québec », *Recherches sociographiques*, IX, 1-2, p. 23-32.
- TRUDEL, Marcel (1974), *Les débuts du régime seigneurial au Canada*, Montréal, Fides.
- TRUDEL, Marcel (1956), *Le régime seigneurial*, Ottawa, Société historique du Canada, brochure historique n° 6.
- TULCHINSKY, Gerald J.J. (1977), *The River Barons : Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-1853*, Toronto, University of Toronto Press.
- VILLENEUVE, Lynda (1992), « La socio-économie de Charlevoix au début des années 1830 », mémoire de maîtrise en géographie, Québec, Université Laval.
- WALLOT, Jean-Pierre, et al. (1983), « Civilisation matérielle au Bas-Canada : les inventaires après décès », numéro spécial du *Bulletin d'histoire de la culture matérielle / Material History Bulletin*, 17.
- WATKINS, Melville H. (1963), « A Staple Theory of Economic Growth », *Canadian Journal of Economics and Political Science*, XXIX, 2, p. 141-158.
- WIEN, Thomas (1987), « Visites paroissiales et production agricole au Canada vers la fin du XVIII^e siècle », dans François LEBRUN et Normand SÉGUIN (dir.), *Sociétés villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'Ouest, XVI^e-XX^e siècles*, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, Centre de recherche en études québécoises, en collaboration avec les Presses universitaires de Rennes 2, p. 183-194.
- WILLIS, John (1995), « On and Off the Islands of Montréal, 1815-1867 : The Transport Background of Town-Country Relations in the *plat pays* of Montréal », dans Serge COURVILLE et Normand SÉGUIN, *Espace et culture*, p. 343-355.
- WILLIS, John (1987), *The Process of Hydraulic Industrialisation on the Lachine Canal, 1840-1880 : Origins, Rise and Fall*, Environnement Canada, Parks, 2 vol.
- WYLIE, William (1984-1985), « Nebulous Substance : The Portrayal of Iron and Steel Employment in the Printed Census Reports of British North America », *Archivaria*, 19, p. 122-136.
- WYNN, Graeme (1981), *Timber Colony : A Historical Geography of Early Nineteenth Century New Brunswick*, Toronto, University of Toronto Press.