

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

*L'ÂGE DE FER.
LA FERROVIARISATION DE LA SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE AU XIX^E SIÈCLE (1832-1886)*

**THÈSE PRÉSENTÉE
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN HISTOIRE**

**PAR
ALEX GAGNON**

FÉVRIER 2025

Université du Québec à Trois-Rivières

Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de ce mémoire, de cette thèse ou de cet essai a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son mémoire, de sa thèse ou de son essai.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur ce mémoire, cette thèse ou cet essai. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de ce mémoire, de cette thèse et de son essai requiert son autorisation.

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

DOCTORAT EN HISTOIRE (PH.D.)

Direction de recherche :

Stéphane Castonguay, Ph. D. UQTR

Directeur de recherche

Jury d'évaluation

Stéphane Castonguay, Ph. D. UQTR

Directeur de recherche

Mahdi Khelfaoui, Ph. D. UQTR

Président du Jury

Magda Fahrni, Ph. D. UQAM

Évaluatrice externe

Harold Bérubé, Ph. D. UdeS

Évaluateur externe

Colin M. Coates, Ph. D. Université York

Évaluateur externe

Thèse soutenue le 20 janvier 2025

RÉSUMÉ

Cette thèse de doctorat cherche à retracer le processus par lequel la société québécoise du milieu du XIX^e siècle assimile cette technologie nouvelle que constitue le chemin de fer, au cours du demi-siècle qui suit la genèse de la première compagnie ferroviaire canadienne. En s'inspirant à la fois de l'histoire culturelle européenne et de la sociologie des techniques, l'auteur décrit cette assimilation comme une « ferroviarisation ». Cette notion désigne un double processus, la société et l'objet technique évoluant dans une intrication constante : les populations québécoises du XIX^e siècle s'approprient le chemin de fer, l'intègrent à leur univers, l'adaptent à leur vie commune et exercent une influence continue sur le système ferroviaire, en constante évolution ; mais dans ce mouvement même elles intérieurisent progressivement les rapports à l'espace, au temps, au monde que le chemin de fer leur inculque. La collectivité façonne un objet technique qui la refaçonne en retour. Pour restituer empiriquement ce phénomène, l'auteur s'attache à l'étude de neuf processus concomitants. Les voies ferrées se disséminent partout sur le territoire québécois ; l'infrastructure ferroviaire colonise l'environnement sensible (visuel, auditif) des populations ; le train conquiert des clientèles croissantes et s'inscrit dans les loisirs ; les wagons familiarisent les corps avec un confort nouveau ; les dangers du service ferroviaire inculquent aux voyageurs des comportements propres à le rendre inoffensif ; le train habitue les usagers à une vitesse neuve et à une ponctualité inédite. Comme les rayons d'un même faisceau lumineux, décomposé par le prisme de l'analyse, ces transformations matérielles, sociales et culturelles sont les ramifications multiples d'un même processus : l'assimilation collective d'une technologie qui s'intègre peu à peu au cours ordinaire des choses. L'étude, qui s'inscrit, globalement, dans le sillage de l'anthropologie historique et de l'histoire des sensibilités, montre la façon dont une mutation technique refaçonne l'entrelacs des pratiques, des sensibilités et des représentations qui fondent la vie d'une collectivité.

REMERCIEMENTS

En décembre 2015, je soutenais ma thèse de doctorat en études littéraires à l'Université de Montréal, et je ne pensais pas un jour en entreprendre une deuxième. En août 2021, j'entreprenais ce deuxième doctorat en histoire et je ne savais pas encore si les aléas de mon avenir universitaire allaient me permettre de le terminer. Me voici, pourtant, à la gare terminale, sortant du train long-courrier d'une heureuse rédaction où le plaisir d'écrire ne s'est jamais démenti.

Plusieurs personnes ont contribué à rendre possible ce voyage – ou à l'agrémenter.

Des chercheurs et des chercheuses de plusieurs universités m'ont accompagné, soutenu ou conseillé à l'une ou l'autre des multiples étapes de ce long parcours. Merci à Guillaume Pinson, à Laurent Turcot, à Lucia Ferretti, à Mahdi Khelfaoui, à Magda Fahrni et à Nicolas Kenny. J'ai eu la chance de bénéficier d'un soutien financier du Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ) et de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) ; je tiens ici à exprimer ma reconnaissance. D'autres ont plutôt prodigué un précieux soutien technique. Je pense, au CIEQ, à Jean-François Hardy et à Miguel Baron, qui a réalisé la conception infographique de ma carte du réseau ferroviaire québécois en 1886 (chapitre 1). Mais je pense aussi au personnel archivistique des dépôts d'archives où j'ai multiplié les visites et séjours de recherche. Merci aux archivistes de Bibliothèque et Archives Canada, de BAnQ (Québec et Montréal), du Musée McCord, du Musée ferroviaire Exporail (Saint-Constant), de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine et du Séminaire de Trois-Rivières ; merci aussi aux bénévoles du groupe TRAQ (Charny). Enfin, je remercie chaleureusement mon directeur, Stéphane Castonguay, pour ses suggestions judicieuses, ses lectures toujours attentives, sa grande rigueur intellectuelle et sa bienveillance.

« Pourquoi tu ne fais pas un autre doctorat en histoire ? » L'idée me semblait au départ un peu incongrue. Mais ma passion, vitale, pour la recherche et l'écriture a pris le dessus. Je n'aurais peut-être jamais entrepris ce voyage sans ma copine Stéphanie, qui m'y a incité. Elle m'a souvent dit à la blague : « J'espère figurer dans les remerciements ! » Chose faite. Merci, encore, toujours.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	vii
LISTE DES FIGURES.....	viii
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	x
NOTE SUR LE TEXTE.....	xi
INTRODUCTION.....	1
0.1 Portrait de l'histoire ferroviaire du Québec.....	4
0.1.1 La prégnance d'une production destinée au grand public.....	6
0.1.2 L'éclatement et l'ancienneté de la recherche savante.....	9
0.1.3 La vie ferroviaire : une inconnue.....	14
0.2 L'apport culturaliste : penser l'assimilation du chemin de fer.....	18
0.2.1 La révolution ferroviaire : un phénomène ramifié.....	20
0.2.2 La notion d'« assimilation » chez Schivelbusch : une adaptation objective....	22
0.2.3 La double nature de l'assimilation.....	25
0.2.4 L'assimilation : intrication et réciprocité du social et du technologique.....	27
0.3 Problématique. Faire l'histoire de la « ferroviarisation ».....	33
0.3.1 La ferroviarisation : un phénomène processuel.....	33
0.3.2 Découpage historique et thématique de l'enquête : objets et période.....	40
0.4 Sources et indications méthodologiques.....	44
0.4.1 « Comment puis-je savoir ce que je vais vous dire ? ».....	44
0.4.2 Une exploration numériquement assistée.....	48
0.4.3 « L'épruvé se dit » : remarques épistémologiques sur l'étude du sensible.....	53
CHAPITRE 1. LA DISSÉMINATION DES VOIES FERRÉES.....	58
1.1 Concevoir : la multiplication des compagnies ferroviaires.....	59

1.2 Soutenir : l'essor des politiques d'assistance.....	65
1.3 Construire : la densification du réseau des chemins de fer.....	77
1.4 Circuler : l'intensification du mouvement des trains.....	91
CHAPITRE 2. LES SPECTACLES DU TRAIN.....	101
2.1 La solennité de la machine : triomphe d'une « ère nouvelle ».....	102
2.2 La puissance de la technique : la hantise des images.....	111
2.3 La beauté des infrastructures : « génie moderne » et paysages ferroviaires.....	123
2.4 « Voir passer les chars » : une présence organique.....	132
CHAPITRE 3. LES HURLEMENTS DE LA LOCOMOTIVE.....	146
3.1 Siffler : signalisation et paysage sonore.....	147
3.2 Entendre : présences et significations de la machine sifflante.....	157
3.3 Exulter : la destruction triomphale du silence.....	162
3.4 Contrôler : banalisation et « nuisance » du sifflet.....	168
CHAPITRE 4. L'HABITUDE DES CHARS.....	178
4.1 Prendre les chars : explosion d'une pratique.....	179
4.2 Acculturation ferroviaire et construction de l'achalandage.....	187
4.3 La stratification sociale de la clientèle.....	195
4.4 Évolution des prix et accessibilité du train.....	199
4.5 Des populations mobiles.....	206
CHAPITRE 5. LES DÉLICES DE L'EXCURSION.....	217
5.1 Les « plaisirs » de la promenade : émergence d'une mobilité récréative.....	218
5.2 Les joies de la « verdure » : avatars et diffusion de l'excursion ferroviaire.....	222
5.3 Les « voyages de péché » : popularisation d'un divertissement.....	229
5.4 Montagnes, forêts et rivages : essor et extension de la villégiature estivale.....	237
5.5 La satellisation de la campagne : naissance du « train de banlieue ».....	245
CHAPITRE 6. LE CONFORT DU WAGON.....	255

6.1 Le silence du corps : un idéal ferroviaire.....	255
6.2 L'architecture intérieure du wagon : le triomphe du « modèle américain ».....	258
6.3 Éprouver, ressentir, respirer : les revers de la technique.....	265
6.4 Dormir : splendeurs et misères des « palais » roulants.....	272
6.5 Un confort « moderne » : la spirale du perfectionnement.....	280
CHAPITRE 7. LA DISCIPLINE DES VOYAGEURS.....	293
7.1 Piétons : marcher sur la voie ferrée.....	294
7.2 Hippomobilistes : traverser les rails.....	301
7.3 Passagers : sauter sur le train, séjourner sur la plateforme.....	307
7.4 La « civilisation » du voyageur.....	315
CHAPITRE 8. LES PARADOXES DE LA VITESSE.....	323
8.1 La valorisation de la vitesse : dévorer l'espace, rentabiliser le temps.....	324
8.2 La conquête de l'accélération.....	329
8.3 Premier paradoxe : la perpétuation de la lenteur.....	338
8.4 Deuxième paradoxe : l'« affreux ennui » du voyage en train.....	345
8.5 Troisième paradoxe : le temps file « encor plus lestement ».....	352
CHAPITRE 9. LES INTERMITTENCES DE LA PONCTUALITÉ.....	360
9.1 Le « temps exact » : un impératif technique et logistique.....	361
9.2 L'indicateur ferroviaire : une arithmétique du voyage.....	367
9.3 La prévisibilité du voyage : maîtriser le temps.....	374
9.4 L'« enneigement » des trains : une régression historique.....	383
CONCLUSION. « NOUS ENTRONS DANS L'ÂGE DE FER ».....	394
ANNEXE 1. Notes explicatives accompagnant les tableaux.....	i
ANNEXE 2. Le réseau ferroviaire québécois (1836-1886) – Synthèse tabulaire.....	viii
ANNEXE 3. Le gouvernement des chemins de fer : appareil politique et législation.....	xli
BIBLIOGRAPHIE.....	li

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1	
Nombre de chartes ferroviaires octroyées sur le territoire québécois (1832-1886).....	63
Tableau 1.2	
Densification du réseau ferroviaire sur le territoire québécois (1836-1886).....	90
Tableau 1.3	
Nombre estival de départs quotidiens (trains de voyageurs) dans les gares terminales des zones urbaines de Montréal et de Québec (1836-1886).....	95
Tableau 1.4	
Nombre de stations ferroviaires sur le territoire québécois (1836-1886).....	97
Tableau 4.1	
Nombre annuel de passagers sur le Champlain & St. Lawrence (1836-1857).....	180
Tableau 4.2	
Nombre annuel de passagers sur divers chemins de fer du Québec (1877-1886).....	185
Tableau 4.3	
Indice de fréquentation ferroviaire au Québec (1844-1881).....	186
Tableau 4.4	
Prix des billets de train entre Montréal et Québec (1854-1886).....	202
Tableau 7.1	
Portrait d'un échantillon de 5885 morts et blessures causées par un train (1853-1887).....	301
Tableau 8.1	
Durée des voyages les plus rapides sur trois trajets ferroviaires interurbains (1846-1886).....	337

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 : Le réseau ferroviaire québécois à la fin de l'année 1886 (carte).....	86
Figure 2.1 : L'inauguration du premier tronçon du Quebec Central Railway en 1874.....	106
Figure 2.2 : L'inauguration du chemin de fer à Saint-Jérôme en 1876.....	107
Figure 2.3 : Le déneigement des voies ferrées : un combat épique.....	111
Figure 2.4 : Une opération de déneigement sur le Grand Tronc près de Lévis en 1876.....	112
Figure 2.5 : Un photographe captant l'image du train sur la glace (1880).....	114
Figure 2.6 : L'accident du chemin de fer sur la glace en 1881.....	115
Figure 2.7 : L'accident du canal Desjardins (Ontario) en 1857.....	117
Figure 2.8 : Un accident sur le South Eastern Railway près de Waterloo en 1879.....	120
Figure 2.9 : Le futur pont du Canadien Pacifique sur le Saint-Laurent.....	126
Figure 2.10 : Un pont du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (1878).....	128
Figure 2.11 : Un pont du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean (1882).....	128
Figure 2.12 : Le pont Victoria : un colosse qui domine le paysage fluvial.....	130
Figure 2.13 : Le spectacle du pont Victoria.....	131
Figure 2.14 : L'Intercolonial près de Matapedia (1879).....	134
Figure 2.15 : Un train qui file dans le paysage.....	135
Figure 5.1 : Une excursion de plaisir en train (1872).....	233
Figure 6.1 : Monnaie émise par le Champlain & St. Lawrence en 1837.....	259
Figure 6.2 : Un char-palais du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (1879).....	268
Figure 6.3 : « Des voyageurs fatigués s'arrangeant pour la nuit » (1878).....	274
Figure 6.4 : L'aménagement convertible d'un wagon-dortoir Pullman.....	277

Figure 6.5 : Le wagon-palais : une course au luxe et au raffinement.....	284
Figure 6.6 : Le wagon-restaurant du Grand Tronc vers 1880.....	286
Figure 7.1 : Des piétons marchant sur la voie ferrée	299
Figure 7.2 : Une voiture hippomobile happée par un train.....	306
Figure 9.1 : Un train « enneigé ».....	390

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AJAPC	<i>Appendices des Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada</i>
AMF	Archives du Musée ferroviaire Exporail
AMM	Archives du Musée McCord
APC	<i>Actes du parlement de la puissance du Canada</i>
BAC	Bibliothèque et Archives Canada
BAnQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
DALQ	<i>Débats reconstitués de l'Assemblée législative de la province de Québec</i>
DCC	<i>Débats de la Chambre des communes du Canada</i>
DLAC	<i>Debates of the Legislative Assembly of United Canada</i>
DSC	<i>Documents de la session</i> (Canada confédéré)
DSPC	<i>Documents de la session</i> (province du Canada)
DSQ	<i>Documents de la session</i> (province de Québec)
JPC	<i>Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada</i>
RC	<i>Recensements des Canadas / Recensement du Canada (1851-1881)</i>
SC	<i>Statuts du Canada</i>
SPC	<i>Statuts de la province du Canada / Statuts provinciaux du Canada</i>
SPQ	<i>Statuts de la province de Québec</i>

NOTE SUR LE TEXTE

Dans les citations des sources historiques, je conserve l'orthographe et les usages du XIX^e siècle. Je laisse aussi intactes les fautes de langue qui s'y trouvent. Mes seules interventions sont signalées au moyen des crochets, comme le prescrit l'usage.

Pour éviter les anachronismes et des potentielles confusions, je respecte généralement les toponymes en usage au cours de la période étudiée. Dans chaque chapitre, la première occurrence d'un toponyme aujourd'hui disparu est accompagnée du toponyme moderne correspondant, placé entre parenthèses. Le nom, officiel ou usuel, de plusieurs localités change au cours de la période : le « village d'Industrie », par exemple, devient « Joliette » dans la deuxième moitié du siècle. Dès lors, cette localité est désignée par un nom ou par un autre au fil du texte, selon le contexte de son apparition. Dans les cas où deux toponymes nommant un même lieu coexistent dans les usages de l'époque (Saint-Thomas et Montmagny, par exemple, même si c'est généralement le premier qui sert à nommer le village au XIX^e siècle), je retiens celui qui correspond à l'usage moderne. Enfin, dans les cas où la graphie toponymique du XIX^e siècle (« Cantons de l'Est », notamment) s'écarte de la graphie aujourd'hui consacrée (« Cantons-de-l'Est »), j'opte pour cette dernière. Cela dit, il m'arrive d'avoir recours à des référents géographiques anachroniques (Montérégie, par exemple) pour améliorer, à certains endroits, l'efficacité ou l'intelligibilité du texte.

Les usages linguistiques du XIX^e siècle sont truffés d'anglicismes, mais l'historien n'est ni un idéologue, ni un policier, et la présence de ces anglicismes est en elle-même un fait historique significatif. Il faut dire « ministère » et non « département » ; « service » et non « bureau ». Mais, dans le Québec de 1870, la loi crée des « départements », et non des « ministères ». J'ai conservé dans le texte les noms historiques officiels des institutions et des instances politiques. Les usages de l'époque ne sont cependant pas statiques et le terme « ministère » peut parfois s'appliquer : le gouvernement fédéral, par exemple, possède bien un « ministre des Chemins de fer et Canaux ». Même s'il est critiqué en français, j'ai conservé parfois le mot « incorporation » pour désigner la

formation légale des compagnies. L'expression « constitution » possède, dans la langue française, une polysémie qui, dans certaines phrases, me paraissait susceptible de créer une imprécision.

Pour alléger le texte, les compagnies ferroviaires auxquelles les allusions sont nombreuses sont souvent appelées, non par leur nom officiel ou légal, mais par le nom usuel et abrégé que les contemporains leur donnent fréquemment (Champlain & St. Lawrence, par exemple). Dans les noms usuels auxquels elle peut s'appliquer, j'utilise l'esperluette (&). Avéré et fréquent dans les raisons sociales, ce choix typographique reflète une pratique courante au XIX^e siècle. Il est aussi syntaxiquement et stylistiquement commode : il permet d'éviter la multiplication répétitive de la conjonction « et », et il présente l'avantage de faire des noms de compagnies des unités aisément identifiables au sein de la phrase. Dans la graphie de ces noms abrégés, je suis quelques principes généraux de manière à refléter les réalités de l'époque : les noms usuels des compagnies issues du monde francophone ou rattachées majoritairement à des groupes francophones sont orthographiés avec l'accentuation française ; les noms usuels des compagnies issues du monde anglophone ou rattachées majoritairement à des groupes anglophones sont orthographiés en anglais. Ce choix est en partie arbitraire : les compagnies sont rarement exclusivement anglophones ou francophones. Mais la disparité qu'il génère me paraît compensée par une précision historique accrue. Plusieurs compagnies ont l'avantage de porter des noms « unilingues » (Intercolonial, etc.).

Deux cas particuliers échappent à cette règle : j'ai francisé les noms abrégés des grandes compagnies anglophones que sont le Canadian Pacific Railway (Canadien Pacifique) et le Grand Trunk Railway (Grand Tronc). Cette francisation, qui correspond à l'usage courant, reflète aussi des pratiques linguistiques francophones de l'époque.

Par commodité, j'utilise généralement les noms abrégés des compagnies pour désigner les chemins de fer qu'elles exploitent. J'évoquerai par exemple « le » Lévis & Kennebec ; je parlerai « du » Quebec Central Railway, etc. Ces noms renvoient en principe aux compagnies et non aux chemins de fer eux-mêmes : en toute logique, il faudrait ou bien les féminiser, ou bien recourir à des tournures syntaxiquement plus lourdes (« le chemin de fer de la Lévis & Kennebec »). Mais on me passera avec indulgence, sans doute, cette lubie métonymique destinée à alléger le texte.

« Nous entrons dans l'âge de fer [...] »

Arthur Buies, 1874

INTRODUCTION

Le matin du 21 juillet 1836, les abords du quai de La Prairie sont « garnis d'une foule innombrable [venue] de toutes parts » quand le traversier *Princess Victoria* y débarque les centaines de notabilités montréalaises réunies pour célébrer l'inauguration du tout premier chemin de fer canadien. C'est « un grand jour dans l'histoire du Bas-Canada, c'est une époque dans celle de nos améliorations¹ ». La voie ferrée s'étend sur 14 ½ milles entre La Prairie et Saint-Jean ; cette « œuvre gigantique », rapporte *La Minerve*, est « bien digne d'occuper une place dans les annales de notre histoire² ».

Les invitations émises par la Compagnie du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent indiquent le caractère monumental de l'événement. Les rédacteurs qui assistent à la cérémonie notent la présence du « corps mercantil » de Montréal, des « officiers de la garnison » (accompagnés d'un orchestre militaire), d'« un grand nombre de dames », de « citoyens de distinction » et de « membres de la chambre d'assemblée ». Quelques visages singuliers attirent l'attention – notamment lord Gosford, Peter McGill, Louis-Joseph Papineau et Joseph-Vincent Quiblier, le supérieur du séminaire de Saint-Sulpice. Vers 11 h 30, « les dames et les principaux personnages » s'installent dans deux chars « couverts et élégamment décorés ». « Traînés par le locomoteur », ils sont bientôt « hors de vue », fonçant vers Saint-Jean « avec [la] vitesse presqu'idéale » de la vapeur, qui émerveille les journalistes. Affaiblie par un « accident » mécanique, la machine, toutefois, n'a pas la puissance requise pour tirer les autres wagons, qui « furent traînés par des chevaux » jusqu'à la station de Saint-Jean, où une « table splendidelement servie » et des discours solennels attendent les convives.

Cinquante ans plus tard, de vieux souvenirs refont surface. Le 24 juin 1885, dans un numéro spécial du *Franco-canadien*, le député de Saint-Jean Félix-Gabriel Marchand évoque dans un récit où se mêlent histoire, mémoire et légende l'essai inaugural, en 1836, de la première

¹ « Ouverture du Chemin de Fer du St. Laurent au Champlain », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 23 juillet 1836, p. 2.

² Sans titre, *La Minerve*, 25 juillet 1836, p. 2. Citations du paragraphe suivant tirées de ces deux articles.

locomotive importée au Canada. Ce qui frappe, c'est la conscience historique de son auteur, pétri du sentiment d'appartenir à un monde en transformation, à une époque engagée sur le sentier d'un progrès incessant. La machine était encore mystérieuse, raconte Marchand, et les connaissances techniques pour l'actionner faisaient défaut. Mais de longs tâtonnements viennent à bout de la bête « rétive » : elle « commence à se mouvoir, avec lenteur d'abord, puis, augmentant graduellement sa course, elle finit par atteindre une rapidité, étonnante pour l'époque, de vingt milles à l'heure ! » ; « l'ère des chemins de fer, commente-t-il, était inaugurée au Canada³ ». L'année suivante, à l'été 1886, la presse montréalaise souligne à son tour un « anniversaire remarquable ». Le 22 juillet, elle rappelle de vénérables origines : « C'était hier le 50^e anniversaire de l'inauguration du premier chemin de fer canadien⁴ ».

La valeur symbolique du cinquantenaire est d'autant plus forte qu'elle se trouve rehaussée par une coïncidence inespérée. Car au moment où s'achève, dans l'été montréalais, le premier demi-siècle de la vie ferroviaire québécoise, un autre événement décisif, pour les contemporains, ouvre une page nouvelle dans l'épopée du chemin de fer : le 28 juin 1886, vers 20 heures, le premier train transcontinental à destination de Vancouver (Port Moody), sur la nouvelle ligne du Canadien Pacifique, quitte la gare Dalhousie sous le regard ému du maire Honoré Beaugrand, du conseil municipal, de William Cornelius Van Horne et de son épouse, de citoyens éminents⁵ et d'une foule de plusieurs centaines, voire milliers de personnes, avance *La Patrie*, massées près de la station et poussant « des hourras enthousiastes en agitant des mouchoirs ». Le climat est festif : une batterie signale le départ du train par « une salve d'une quinzaine de coups de canons⁶ ». Les journaux couvrent l'événement et lui confèrent une portée historique : « les plaines de l'Ouest vont entendre le sifflet des locomotives », carillonne *L'Étandard*, qui se réjouit d'un « triomphe de la civilisation⁷ », tandis que la presse anglophone regrette l'absence d'un faste cérémonial plus

³ Félix-Gabriel Marchand, « Inauguration du premier chemin de fer canadien », *Le Franco-canadien*, 24 juin 1885, p. 4. J'ai pris connaissance de ce document en consultant la Collection Élisée Choquet, qui renferme des documents commémoratifs reliés au chemin de fer de Saint-Jean et La Prairie (Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), Montréal, collection Élisée Choquet, La Prairie : histoire locale, P60, S3, D54, documents commémoratifs variés, 1849-1936).

⁴ « Anniversaire remarquable. 1836-1886 », *La Minerve*, 22 juillet 1886, p. 2.

⁵ « Westward Ho ! », *The Montreal Daily Herald*, 29 juin 1886, p. 5. En 1886, le terminus de la ligne est Port Moody.

⁶ « Premier train pour Vancouver », *La Patrie*, 30 juin 1886, p. 2.

⁷ « En route pour l'Océan Pacifique », *L'Étandard*, 30 juin 1886, p. 4.

imposant⁸. L'événement s'ancre dans les mémoires. En décembre 1886, dans la rétrospective annuelle, le « départ du premier convoi transcontinental » figure comme l'un « des événements les plus importants de l'année⁹ ». Beaugrand en conserve d'ailleurs un vif souvenir. En mars 1887, il confie dans une conférence : « C'est pour moi un événement que je n'oublierai jamais¹⁰. »

Le départ inaugural du 28 juin 1886 rappelle à certains égards celui du 21 juillet 1836. Mais la scène s'est agrandie, les décors se sont transformés et les figurants ont changé. Le « locomoteur » des origines a laissé place à une colossale machine de la fin du XIX^e siècle ; ce n'est plus un chemin de 14 ½ milles, construit avec des rails de bois surmontés d'une lanière métallique¹¹, que le train s'apprête à franchir, mais une ligne d'acier parcourant le continent entier et mesurant environ 2891 ¼ milles, selon le rapport annuel du Canadian Pacifique¹² ; à un modeste voyage de 59 minutes se substitue une traversée continentale de 139 heures¹³. L'équipement ferroviaire, enfin, s'est radicalement modernisé. Les « chars couverts » de 1836 ont disparu ; la locomotive qui s'élance vers le Pacifique tire deux élégants wagons-dortoirs (nommés *Yokohama* et *Honolulu*), deux chars de première classe, deux wagons-dortoirs pour les émigrants et un wagon-restaurant (*Holyrood*), auxquels se greffent encore deux chars réservés aux bagages ainsi qu'un bureau de poste ambulant, selon le décompte d'un reporter¹⁴.

À l'été 1886, ce départ vers le Pacifique est présent à l'esprit de ceux qui célèbrent le cinquantenaire du chemin de fer canadien. Dans une communication commémorative, le maire de La Prairie souligne avec émotion la distance parcourue, depuis 1836, par une société maintenant industrialisée : « Cinquante années d'avancement et de progrès continu [...]. Que de choses entre l'humble chemin à lisses de Laprairie et le gigantesque Pacifique ! C'est presque l'histoire de la

⁸ « Through to British Columbia », *The Montreal Daily Herald*, 28 juin 1886, p. 4 ; « Off ! The first train to the Pacific », *Daily Witness*, 29 juin 1886, p. 4.

⁹ « 1886 », *La Patrie*, 31 décembre 1886, p. 1.

¹⁰ Honoré Beaugrand, *Mélanges. Trois conférences*, Montréal, Presses de La Patrie, 1888, p. 10.

¹¹ Voir à ce sujet François Cinq-Mars, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada : Saint-Jean-Laprairie (1836)*, Saint-Jean-sur-Richelieu, Milles Roches, 1986, p. 128.

¹² Canadian Pacific Railway, *Annual Report for the year 1886 [...]*, Montréal, Gazette Printing Co., 1887, p. 38.

¹³ Parti de Montréal le lundi 28 juin, le train arrive à Port Moody le dimanche 4 juillet vers midi. Voir à ce sujet Omer Lavallée, *Van Horne's Road. The Building of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, Fifth House, 2007 [1974], p. 282-302.

¹⁴ « Off ! The first train to the Pacific », *Daily Witness*, 29 juin 1886, p. 4.

civilisation sur cette terre du Canada¹⁵. » Cette exclamaton résume un processus historique dont la complexité dépasse la compréhension du maire, mais dont il a confusément – et justement – l’intuition. Dans l’opposition entre deux états de la technologie ferroviaire, dans ce contraste entre « l’humble chemin à lisses » et le « gigantesque Pacifique », il perçoit à la fois la parenté qui relie deux époques et l’abîme profond qui les sépare. Dans le passage de l’une à l’autre, dans les innovations technologiques des « cinquante années d’avancement » qui éloignent de 1836 les réalités de 1886, il discerne non seulement des changements techniques, mais aussi une mutation fondamentale, « civilisationnelle » : la société n’est plus ce qu’elle était ; l’essor et l’implantation du chemin de fer l’ont altérée et transfigurée sur leur passage.

Cette mutation profonde, cet enracinement du chemin de fer dans l’espace québécois, au XIX^e siècle, n’a jamais trouvé son historien. Peut-on faire l’histoire de cette « ferroviairisation » de la société québécoise, c’est-à-dire l’histoire de la *rencontre* entre le chemin de fer et les populations qui assistent à son apparition, qui participent à son essor et qui assimilent en les intériorisant les réalités neuves qu’il rend possibles ?

0.1 PORTRAIT DE L’HISTORIOGRAPHIE FERROVIAIRE DU QUÉBEC

Tout ou presque, dans cette histoire, demeure à découvrir, à définir et à préciser. Car on connaît encore mal l’histoire ferroviaire du Québec. « On a encore peu écrit sur les chemins de fer québécois » du XIX^e siècle, observe Gaétan Gervais en 1978 : hormis « quelques études », l’essentiel tient aux informations éparses que fournissent « les études générales traitant de la période¹⁶ ». La remarque a vieilli, certes. Mais, globalement, les choses ont peu changé dans les quarante-cinq dernières années.

En effet, tout historien, toute historienne du XIX^e siècle croise assez rapidement le chemin de fer sur sa route. Ouvrons, par exemple, une histoire de la presse : l’ouverture d’un chemin de fer peut favoriser l’essor d’une localité et entraîner la création de journaux régionaux, signale Jean de Bonville, mais la croissance du réseau, en revanche, accentue progressivement la

¹⁵ « Anniversaire remarquable. 1836-1886 », *La Minerve*, 22 juillet 1886, p. 2.

¹⁶ Gaétan Gervais, *L’expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895)*, thèse de doctorat (histoire), Université d’Ottawa, 1978, p. 2-3.

diffusion de la presse urbaine et tend à faire disparaître des feuilles locales¹⁷. Changeons de registre et mettons-nous sur la piste des « utopies » colonisatrices et des représentations mythiques du « nord ». Le chemin de fer revient vite, car la locomotive est l'une des figures symboliques centrales de ces discours triomphalistes qui voient dans la colonisation d'un nord fantasmé le salut canadien-français en Amérique¹⁸. Passons à l'histoire sociale des classes populaires urbaines : dans le sud de Montréal, épicentre de l'industrialisation et de la croissance manufacturière du Québec, la formation du quartier ouvrier Sainte-Anne et le sort de sa population, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, sont intimement liés au canal Lachine et au Grand Tronc, dont les opérations ferroviaires emploient des centaines d'ouvriers à Pointe-Saint-Charles¹⁹.

On pourrait multiplier les exemples, mais on voit déjà le paradoxe : le chemin de fer est dans l'histoire du XIX^e siècle – au Québec autant qu'ailleurs – un phénomène parfaitement incontournable, mais il a pourtant jusqu'ici largement échappé à l'attention des québécois. Son importance est peut-être, à vrai dire, trop évidente : tenue pour acquise et consensuellement admise, elle apparaît à l'esprit comme un fait avéré, qu'il n'est guère nécessaire d'étudier ou de démontrer. On peut sans doute appliquer au Canada l'observation d'un historien américain : « Up until about 1950 for most Americans railroads were as visible and vital a part of life as the thumb on your hand. [...] They transformed life as perhaps only the automobile and the computer have done since, and they captured the imagination²⁰. » Mais encore faut-il soumettre ce phénomène à l'épreuve de la démonstration empirique. Or au Québec, on sait encore peu de choses au-delà de cette évidence, car le chemin de fer constitue rarement l'objet *premier* des travaux où il est évoqué : il y apparaît souvent comme un arrière-plan historique ou comme un figurant dans le tableau de tel phénomène économique, politique ou social.

¹⁷ Jean de Bonville, *La presse québécoise de 1884 à 1914. Genèse d'un média de masse*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1988, p. 78-81.

¹⁸ Voir Christian Morissonneau, *La terre promise. Le mythe du Nord québécois*, Montréal, Hurtubise HMH/Cahiers du Québec, coll. « Ethnologie », 1978, p. 178-182.

¹⁹ Voir Bettina Bradbury, *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*, Montréal, Boréal, 1995 [1993], p. 28-30 ; Gilles Lauzon, *Pointe-Saint-Charles. L'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal (1840-1930)*, Québec, Septentrion, 2014, p. 26-39.

²⁰ Mark Aldrich, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety (1828-1965)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, p. 1.

Sur le réseau ferroviaire, sa croissance et sa physionomie au XIX^e siècle, les savoirs disponibles sont marqués par des approximations et des zones d'ombre encore massives²¹. Dans un ouvrage paru en 2014, par exemple, un géographe recense les premières compagnies ferroviaires constituées entre 1832 et 1854 : son inventaire, dans lequel de nombreuses données demeurent manquantes, illustre de manière frappante le caractère lacunaire de l'historiographie ferroviaire du Québec²². Trente-cinq ans après Gaétan Gervais, il observe « l'éparpillement des données », il souligne la rareté des travaux sur la période primitive et constate, en somme, que « l'histoire du rail québécois reste encore à faire²³ ».

La documentation nécessaire, pourtant, existe. « Parce qu'il touche à tous les aspects de la vie économique, sociale et politique, le secteur des chemins de fer a produit une abondante documentation. » Mais cette « surabondance de sources²⁴ » reste en friche. L'implacable déclin du chemin de fer dans le paysage physique et les pratiques collectives, au cours des deux derniers tiers du XX^e siècle²⁵, a fait sombrer dans l'oubli l'univers social, matériel et sensoriel qui gravitait au siècle précédent autour des gares et des « chars », et dont on peine aujourd'hui à soupçonner la complexité et la vivacité. De ce continent oublié, les bibliographies actuelles ne livrent que quelques fragments.

Quatre lacunes marquent à mon sens l'historiographie ferroviaire du Québec.

0.1.1 La prégnance d'une production destinée au grand public

La première concerne le poids et la présence marquée d'une production destinée à un lectorat non spécialisé ou étranger aux arcanes de la recherche scientifique. Sur plusieurs aspects de l'univers ferroviaire du XIX^e siècle, les seules études existantes émanent d'un type de travail

²¹ On peut y noter au passage la présence relativement fréquente d'erreurs factuelles (dates erronées, données incorrectes, cartes incomplètes, etc.). Bien que mineures, leur présence jusque dans des synthèses historiques reconnues et par ailleurs fort utiles (voir, par exemple, Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Atlas historique du Québec », 1995, p. 38 et p. 46) illustre l'état des connaissances générales sur les chemins de fer québécois.

²² Rémi Guertin, *L'implantation des premiers chemins de fer du Bas-Canada*, Québec, Éditions GID, 2014, p. 192-197.

²³ *Ibid.*, p. 17.

²⁴ Gaétan Gervais, *op. cit.*, p. 2.

²⁵ Voir à ce sujet Gerald T. Bloomfield, « The Railway Life Cycle in Southwestern Ontario : the Contraction Phase (1923-1990) », *The Operational Geographer*, vol. 9, n° 2, juillet 1991, p. 2-9.

qui se diffuse hors des circuits de la recherche savante et qui s'élabore en marge des méthodes, des questionnaires et des exigences spécifiques de la discipline historienne. Ce champ de production rassemble des travaux hétéroclites dont la nature et la qualité sont hautement inégales.

On trouve, d'une part, la recherche amateur. Ses produits empruntent des canaux éditoriaux mineurs et s'adressent moins aux historiens qu'aux ferrovipathes. La Bibliothèque nationale renferme ainsi quelques monographies obscures et brochures autoéditées portant sur l'histoire d'un chemin de fer²⁶, sur une particularité technique du transport par rails²⁷ ou sur le patrimoine ferroviaire²⁸. Mais la recherche amateur a généré aussi des ouvrages moins informels, fondés sur une fouille documentaire plus significative. Cette catégorie regroupe à la fois des études sur des objets localisés (le rôle du train dans l'essor de Rivière-du-Loup²⁹, les premiers projets ferroviaires en Beauce³⁰, les activités et les accidents sur un tronçon américain du Grand Tronc³¹, les ingénieurs impliqués dans la construction de l'Intercolonial³², les chemins de fer canadiens à voies étroites³³) et des ouvrages proposant un survol panoramique de l'histoire ferroviaire du Canada³⁴ et du Québec³⁵. On peut aussi ranger au sein de ce groupe la revue

²⁶ Marc Carette, *L'épopée du Quebec Central*, Sainte-Foy, autoédition, 1985 ; J.-F.-Adrien Levasseur, *Le chemin de fer Témiscouata*, Longueuil, autoédition, 1994 ; Philippe Fournier, *Saint-Armand, d'hier à aujourd'hui. Histoire du Central Vermont*, Bedford, autoédition, 2016 ; Omer Lavallée, *Chemin de fer de la bonne Sainte-Anne (1889-1959)*, Montréal, s. é., s. d.

²⁷ Jean-Pierre Forest, *La compagnie de chemin de fer Québec Central. Études des marques postales utilisées à bord des wagons postaux (1879-1971)*, Québec, La société philatélique de Québec, 1991 ; *Les ambulants postaux de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. Le tronçon Québec à Rivière-du-Loup (1860-1880)*, Québec, La société philatélique de Québec, 2004.

²⁸ Raymond Boucher, « Le Grand-Tronc : Lévis – Rivière-du-Loup », *La Société historique de la Côte-du-Sud*, bulletin n° 8, 1^{er} mars 1956, p. 7-12 ; Lucille Girard, *Le Grand Tronc au village de Longueuil*, Longueuil, Société historique du Marigot, 1984 ; Gilles Beaulieu, *Saint-Octave-de-Métis et l'Intercolonial*, Saint-Octave, Société historique et patrimoniale de Saint-Octave-de-Métis, 2010. On peut faire entrer dans cette catégorie le livre illustré d'Elizabeth A. Willmot, *Meet Me at the Station*, Toronto, Gage Publishing, 1976. Cet ouvrage se porte à la défense du patrimoine ferroviaire de l'Ontario en recensant les gares patrimoniales de la province, l'auteure rapportant sur chacune d'elles quelques anecdotes historiques.

²⁹ Pierre Landry (dir.), *Histoires de train. Rivière-du-Loup, carrefour ferroviaire de l'est du pays*, Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles/Mus'Art, 2016.

³⁰ Honorius Provost, *Chaudière Kennebec : grand chemin séculaire*, Québec, Éditions Garneau, 1974, p. 342-396.

³¹ Jeff Holt, *The Grand Trunk in New England*, Toronto, Railfare, 1986 ; *Trouble on the tracks. Grand Trunk Railway of New England Tragedies*, Montréal, Railfare DC Books, 2007.

³² Jay Underwood, *Fleming's Army : the Civil Engineers who Built Canada's Intercolonial Railway*, Montréal, Railfare DC Books, 2011.

³³ Omer Lavallée, *Narrow Gauge Railways of Canada*, Montréal, Railfare, 1972.

³⁴ Voir R. A. J. Phillips, *Canada's Railways*, Toronto, McGraw-Hill, coll. « Canada at Work Series », 1968 ; Robert Ferguson Legget, *Railroads of Canada*, New York, Drake Publishers, coll. « Railroad Histories of the World », 1973.

Canadian Rail (l'organe de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire), qui aborde parfois le rail québécois du XIX^e siècle³⁶, et les articles que Robert Brown a consacrés, dans les années 1930, 1940 et 1950, à quelques-unes des premières compagnies ferroviaires du Canada³⁷.

Dans cette production, l'historien peut découvrir quelques documents précieux et puiser parfois des informations ponctuelles. Mais, à l'évidence, ce n'est pas à lui qu'elle s'adresse. Deux facteurs en limitent la valeur et l'utilité. Le premier est l'absence de l'appareil scientifique sur lequel s'appuie la recherche savante : cette production, on s'en doute, ne cite pas toujours – ni systématiquement – ses sources et reste dès lors inutilisable pour les historiens, forcés de retourner méthodiquement aux documents originaux. Le second est la nature même du discours amateur, réfractaire à la problématisation historique. De fait, il appréhende le plus souvent le passé comme une collection désordonnée de curiosités, d'anecdotes ou de faits notoires. Bref, il ne fait pas de l'histoire ; il dresse des historiques, il brosse des exposés chronologiques. *L'Histoire des chemins de fer du Québec* publiée en 2014, par exemple, est un recueil de morceaux descriptifs sur des épisodes, des édifices, des aspects techniques et des entreprises, qui donne de son objet un portrait synoptique où la photographie occupe une surface aussi considérable que le texte lui-même³⁸. Cette production historiographique, en ce sens, sollicite davantage la curiosité des « antiquaires³⁹ » que l'expertise des « historiens ».

³⁵ Michel-Louis Pelletier, *Histoire des chemins de fer du Québec*, Québec, Éditions GID, 2014 ; Alexander Reford, *Au rythme du train (1859-1970)*, Québec, Les Publications du Québec, 2002. Ce livre est un recueil de photographies commentées.

³⁶ Omer Lavallée, « The Rise and Fall of the Provincial Gauge », *Canadian Rail*, n° 141, février 1963, p. 22-36 ; Robert G. Bales, « The Montreal & Lachine Railroad and its Successors », n° 177, mai 1966, p. 95-99 et 105-110 ; Sanborn S. Worthen, « The Champlain and St. Lawrence Railroad. First Years of Operation », n° 200, juin 1968, p. 139-150 ; John Beswarick Thompson, « The Fate of the Lachine », n° 252, janvier 1973, p. 10-12 ; J. Derek Booth, « Railway Stations in Southern Quebec », n° 256, avril 1973, p. 102-118 ; John Beswarick Thompson, « The Development of Canadian Rail and Track. Part 1 : The First Period », n° 259, août 1973, p. 241-249 ; John Beswarick Thompson, « The Development of Canadian Rail and Track. Part 2 : The First Railway Era (1850-1880) », n° 262, novembre 1973, p. 337-347.

³⁷ Robert R. Brown, « The Champlain and St. Lawrence Railroad », *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, n° 39, mars 1936, p. 6-62 ; « The South Eastern Railway », n° 49, mai 1939, p. 7-21 ; « The St. Lawrence and Industrie Village Railway », n° 70, août 1947, p. 38-43 ; « Montreal and Lachine Railroad (1847-1947) », n° 71, novembre 1947, p. 25-34 ; « The Last Broad Gauge », *Canadian Railroad Historical Association Bulletin*, n° 18, octobre 1954, p. 1-6.

³⁸ Michel-Louis Pelletier, *op. cit.*

³⁹ Edward F. Bush, « Manuscript Sources for Early Railways in the Public Archives of Canada », *Canadian Rail*, n° 270, juillet 1974, p. 196.

Au sein de la production destinée au grand public, on trouve aussi, d'autre part, des ouvrages qui ont fortement marqué l'historiographie ferroviaire canadienne. Cet ensemble regroupe plusieurs monographies – parues entre les années 1960 et les années 1990 – sur le Canadien Pacifique et sur le Canadien National, qui ont leurs chantres et leurs historiographes. D'un côté, Pierre Berton et Omer Lavallée ont longuement raconté la genèse et la construction du chemin de fer transcontinental dans les années 1870 et 1880⁴⁰. De l'autre, George Roy Stevens et Donald MacKay, mandatés par le Canadien National, ont fait l'histoire de ses prédécesseurs au XIX^e siècle, de sa formation (vers 1920) et de ses mutations⁴¹. Fondés sur des recherches extensives dans les archives corporatives, ces volumineux ouvrages imposent le respect et demeurent des références majeures ; ils présentent toutefois le défaut d'invisibiliser la majeure partie de leurs sources. Le style narratif, presque romanesque chez Berton, et la perspective qui les anime limitent aussi l'intérêt de ces monographies. La recette qui les sous-tend est celle, classique, de l'histoire événementielle : le récit qu'elles élaborent est une succession de faits notables, une scène où défilent des dates, des péripéties et des individus marquants présentés comme les grands acteurs de l'histoire. L'apport factuel de ces travaux est incontournable, il faut le dire. Mais ils relèvent de cette histoire « historisante⁴² » contre laquelle s'est largement définie, dans le sillage des Annales, la science historique telle qu'elle se pratique dans le monde universitaire.

0.1.2 L'éclatement et l'ancienneté de la recherche savante

Certaines des remarques qui précèdent annoncent la deuxième lacune de l'historiographie ferroviaire du Québec : son ancienneté. Les principales études sur le XIX^e siècle ferroviaire destinées au grand public datent des années 1960 et 1970. La situation est comparable – parfois pire – dans le secteur de la recherche savante. L'unique monographie sur le Grand Tronc⁴³ date

⁴⁰ Pierre Berton, *Le grand défi. Le chemin de fer canadien*, tome 1 : *Un rêve insensé*, et tome 2 : *Le dernier mille*, Montréal, Éditions du Jour, 1975 [1974] ; Omer Lavallée, *Van Horne's Road. The Building of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, Fifth House, 2007 [1974].

⁴¹ George Roy Stevens, *Canadian National Railways*, tome 1 : *Sixty Years of Trial and Error (1836-1896)*, Toronto et Vancouver, Clarke, Irwin & Company Limited, 1960, et tome 2 : *Towards the Inevitable (1896-1922)*, Toronto et Vancouver, Clarke, Irwin & Company Limited, 1962 ; George Roy Stevens, *History of the Canadian National Railways*, New York, Macmillan, coll. « Railroads of America », 1973 ; Donald MacKay, *L'histoire du CN*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1992.

⁴² François Dosse, *L'histoire en miettes. Des Annales à la « nouvelle histoire »*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2010 [1987], p. 23, p. 49 et suivantes.

⁴³ A. W. Currie, *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1957.

de 1957 ; celles que les officines de l'université ont produites sur l'histoire du Canadien Pacifique sont parues en 1923, 1968 et 1977⁴⁴. Le seul inventaire des voies ferrées construites au Canada durant le premier demi-siècle de l'histoire ferroviaire date de 1932⁴⁵ – il contient d'ailleurs un nombre affolant d'erreurs factuelles –, et l'ouvrage classique de Glazebrook sur l'histoire des transports au Canada remonte à 1938⁴⁶.

Dans les universités québécoises, les travaux qui constituent encore aujourd'hui les références essentielles sur l'histoire des chemins de fer proviennent des années 1970. En 1971, dans leur histoire économique du Québec, Jean Hamelin et Yves Roby ont esquissé un portrait global – mais partiel et fautif – du réseau ferroviaire québécois de la deuxième moitié du XIX^e siècle⁴⁷. En 1974, dans son étude sur le parlementarisme, Marcel Hamelin a souligné l'importance des chemins de fer dans l'arène politique et la législation du Québec, au lendemain de la Confédération⁴⁸. Pour sa part, Brian Young a raconté l'évolution tumultueuse des débats sur le chemin de fer de la rive nord dans la vie politique du XIX^e siècle⁴⁹, tandis que Gerald Tulchinsky a retracé les efforts de la bourgeoisie montréalaise pour établir une infrastructure de transport fondée sur la vapeur et susceptible de renforcer la position stratégique de Montréal dans l'économie continentale⁵⁰. Mais ce sont les thèses, jamais publiées, de Gaétan Gervais (1978) et de Michel Stewart (1983) qui fournissent les études les plus étendues, même si elles restent foncièrement descriptives : la première brosse un tableau de la construction ferroviaire au

⁴⁴ Harold Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Londres et Toronto, P. S. King and Son/McClelland and Stewart, 1923 ; John Lorne McDougall, *Canadian Pacific. A Brief History*, Montréal, McGill University Press, 1968 ; William Kaye Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway*, New York, Macmillan, coll. « Railroads of America », 1977.

⁴⁵ M. L. Bladen, « Construction of Railways in Canada to the Year 1885 », *Contributions to Canadian Economics*, vol. 5, 1932, p. 43-58.

⁴⁶ G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, tome 1 : *Continental Strategy to 1867*, et tome 2 : *National Economy (1867-1936)*, Toronto, McClelland and Stewart, 1964 [1938].

⁴⁷ Voir Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec (1851-1896)*, Montréal, Fides, coll. « Histoire économique et sociale du Canada français », 1971, p. 119-138. Armé d'outils numériques qui lui permettent des fouilles précises dans des corpus immenses, l'historien des années 2020 a beau jeu de repérer les erreurs de prédécesseurs qui ont travaillé dans des conditions beaucoup moins aisées. On aurait tort de voir un reproche dans mes observations.

⁴⁸ Voir Marcel Hamelin, *Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Les cahiers d'histoire de l'Université Laval », 1974, p. 97 et suivantes et p. 190 et suivantes.

⁴⁹ Brian J. Young, *Promoters and Politicians : The North Shore Railways in the History of Quebec (1854-1885)*, Toronto, University of Toronto Press, 1978.

⁵⁰ Gerald Tulchinsky, *The River Barons. Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation (1837-53)*, Toronto, University of Toronto Press, 1977.

Québec, entre 1875 et 1895⁵¹ ; la seconde dépeint une entreprise d'État (le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental) et dessine le portrait de sa genèse politique, de sa construction et de son administration⁵².

Dans les dernières décennies, d'autres travaux – souvent isolés et de moindre envergure – ont abordé les chemins de fer québécois et ajouté de la chair à ce noyau historiographique. Mais ils sont à peine plus récents, l'écrasante majorité d'entre eux datant des années 1970, 1980 ou 1990. Le corpus qu'ils composent révèle en outre une troisième lacune de l'historiographie ferroviaire : l'éclatement. Il est en effet fortement fragmenté ; on peut y discerner cinq regroupements thématiques.

On y recense en premier lieu des études sur les compagnies ferroviaires et l'histoire matérielle du réseau. On a raconté les origines de la première compagnie ferroviaire du Bas-Canada, formée en 1832⁵³, et brossé l'historique (tantôt succinct, tantôt détaillé) de celles qui ont marqué les paysages régionaux des Cantons-de-l'Est⁵⁴ et de la Mauricie⁵⁵ ; on s'est intéressé aux tensions potentielles entre la construction ferroviaire et le régime de propriété foncière inhérent au droit seigneurial⁵⁶, ainsi qu'aux enjeux économiques et politiques de l'écartement des rails sur les chemins de fer canadiens, au milieu du XIX^e siècle⁵⁷ ; on a mobilisé les ressources de la cartographie pour esquisser l'évolution globale du réseau ferroviaire du Canada⁵⁸. Des chercheurs

⁵¹ Gaétan Gervais, *op. cit.*

⁵² Michel Stewart, *Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, une entreprise d'État (1875-1882)*, thèse de doctorat (histoire), Université Laval, 1983.

⁵³ François Cinq-Mars, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada : Saint-Jean-Laprairie (1836)*, Saint-Jean-sur-Richelieu, Milles Roches, 1986.

⁵⁴ Derek Booth, *Railways of Southern Quebec*, tome 1, Toronto, Railfare, 1982, et tome 2, 1985 ; Derek Booth, *Quebec Central Railway. From the St. Francis to the Chaudière*, Montréal, Railfare DC Books, 2006 ; Derek Booth, « The Impacts of Railways on Stanstead (1850-1950) », *Histoire Québec*, vol. 14, n° 3, 2009, p. 10-18 ; William J. Wilgus, *The Railway Interrelations of the United States and Canada*, New Haven, Yale University Press, coll. « The Relations of Canada and the United States », 1937 ; George Pierce Baker, *The Formation of the New England Railroad Systems : A Study of Railroad Combination in the Nineteenth Century*, Cambridge, Harvard University Press, 1949 [1937].

⁵⁵ René Verrette, « Entre le rêve et la réalité. L'implantation du réseau ferroviaire mauricien », *Cap-aux-Diamants*, n° 54, été 1998, p. 18-23.

⁵⁶ Rémi Guertin, *op. cit.*

⁵⁷ Marc Lemaire, *Le développement du réseau pionnier des chemins de fer au Canada : isolement et intégration (1836-1883)*, mémoire de maîtrise (histoire), Université de Montréal, 1997.

⁵⁸ Christopher Andreae, *Lines of Country : An Atlas of Railway and Waterway History in Canada*, Erin, Boston Mills Press, 1997 ; « Les chemins de fer », dans Norman R. Ball (dir.), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal, 1988, p. 101-125.

ont exploré d'autres sentiers. Un historien a comparé le volume des subsides fédéraux alloués aux entreprises ferroviaires québécoises et ontariennes⁵⁹ ; un autre a souligné le rôle des compagnies ferroviaires dans l'essor et le peuplement des régions les plus reculées des Cantons-de-l'Est, au cours des années 1870⁶⁰. D'autres encore se sont penchés sur les infrastructures ferroviaires – certains sur les locomotives ou les ponts⁶¹, mais la plupart d'entre eux sur l'architecture monumentale des grandes gares urbaines, qui s'érigent à partir de 1890 environ⁶².

Deuxième ensemble thématique : l'histoire des idées. Des travaux ont montré la centralité du chemin de fer dans la pensée messianiste du curé Antoine Labelle⁶³, retracé la matrice idéologique qui sous-tend au XIX^e siècle la promotion du chemin de fer et des technologies modernes⁶⁴, et reconstitué les conflits et les débats qui conduisent à la création d'instances assurant une régulation étatique des comportements tarifaires des compagnies ferroviaires⁶⁵. La disparité est évidente, ici encore. Mais au-delà de ce qui les sépare, ces études révèlent la place déterminante qu'occupe le chemin de fer dans la vie intellectuelle et politique des sociétés canadienne et québécoise du XIX^e siècle.

L'histoire urbaine forme un troisième regroupement thématique. Les opérations ferroviaires et les rivalités qui opposent les compagnies entre elles provoquent au XIX^e siècle une mutation spatiale et physique du cadre urbain. Elles exercent une influence décisive sur son

⁵⁹ Morris Altman, « Railways as an Engine of Economic Growth ? Who Benefited from the Canadian Railway Boom (1870-1910) ? », *Histoire sociale/Social History*, vol. 21, n° 42, novembre 1988, p. 269-281.

⁶⁰ John Irvine Little, *Nationalism, Capitalism, and Colonization in Nineteenth Century Quebec. The Upper St. Francis District*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1989, p. 148-156.

⁶¹ Omer Lavallée, « Dundee-built locomotives on Canada's first railways », *Railroad History*, n° 149, automne 1983, p. 19-50 ; S. D. Werry, « Rails Across the River : The Story of the St. Lawrence Bridge (1881-1915) », *Canadian Journal of Civil Engineering*, vol. 24, n° 3, juin 1997, p. 480-488.

⁶² Mathilde Brosseau, *Le pittoresque et le revivalisme architecturaux au Canada et leur application aux gares du Grand Tronc et du Canadien Pacifique*, mémoire de maîtrise (histoire), Université de Montréal, 1975 ; Mathilde Brosseau, « Les gares du Grand Tronc », *Society for the Study of Architecture in Canada*, vol. 2, 1977, p. 29-45 ; J. Edward Martin, *The Grand Trunk Railway's Bonaventure Station in Montreal*, mémoire de maîtrise (histoire), Université Carleton, 1975 ; Sanborn S. Worthen, « Bonaventure Station, Montreal », *Canadian Rail*, n° 293, juin 1976, p. 176-187 ; Vittoria Delli-Colli, *Les grandes gares ferroviaires du Québec (1888-1945)*, mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 2009.

⁶³ Gabriel Dussault, *Le curé Labelle. Messianisme, utopie et colonisation au Québec (1850-1900)*, Montréal, Hurtubise HMH, coll. « Sciences de l'homme et humanisme », 1983.

⁶⁴ Andy Albert den Otter, *The Philosophy of Railways. The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto, University of Toronto Press, 1997 ; R. Douglas Francis, *The Technological Imperative in Canada. An Intellectual History*, Vancouver, UBC Press, 2009, p. 31-63.

⁶⁵ Ken Cruikshank, *Close Ties. Railways, Government, and the Board of Railway Commissioners (1851-1933)*, Kingston et Montréal, McGill-Queen's University Press, 1991.

aménagement historique et contribuent à sculpter sa configuration et son environnement, comme l'ont rappelé des études sur la construction du pont Victoria⁶⁶ et sur l'échec d'une entreprise rivale (le pont Royal-Albert en 1876⁶⁷), sur la formation, vers 1900, de la couronne périurbaine de Montréal, dont les axes des trains de banlieue constituent les nervures⁶⁸, et sur la cohabitation conflictuelle entre une industrialisation invasive et la communauté autochtone de Kahnawà:ke⁶⁹.

Les études qui composent le quatrième ensemble thématique ressortissent à l'histoire sociale. Plusieurs biographies historiques ont signalé la contribution à l'industrie ferroviaire de certaines catégories socioprofessionnelles, en retracant la trajectoire de personnages issus du monde seigneurial, de la bourgeoisie citadine et des milieux de l'ingénierie⁷⁰. D'autres chercheurs, à l'inverse, ont abordé les répercussions de l'industrie ferroviaire sur l'univers du travail ou sur la sociabilité de certains groupes, comme le clergé de la seconde moitié du XIX^e siècle⁷¹. Des coups de sonde isolés fournissent ainsi des informations éparses sur la disciplinarisation des cheminots vers 1850⁷², sur les travailleurs de Pointe-Saint-Charles⁷³, sur la précarité des charretiers urbains qui subissent la concurrence du Grand Tronc, vers 1865⁷⁴, sur les

⁶⁶ Stanley Triggs, Brian Young, Conrad Graham et Gilles Lauzon, *Le pont Victoria. Un lien vital*, Montréal, Musée McCord, 1992.

⁶⁷ Dany Fougères, « Le pont Royal-Albert (1875-1876) : histoire d'une bérénina sur fond de rivalités ferroviaires », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 75, n° 3, hiver 2022, p. 9.

⁶⁸ David B. Hanna, « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans Horacio Capel et Paul-André Linteau (dir.), *Barcelona-Montréal. Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p. 118. Voir aussi David B. Hanna, « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal », dans *Montréal portuaire et ferroviaire*, Actes du 5^e Congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, 1993, p. 34-60.

⁶⁹ Daniel Rueck, « When Bridges Become Barriers. Montreal and Kahnawake Mohawk Territory », dans Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais (dir.), *Metropolitan Natures. Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, coll. « History of the Urban Environment », 2011, p. 228-244.

⁷⁰ Jean-Claude Robert, « Un seigneur entrepreneur : Barthélémy Joliette et la fondation du village d'Industrie (1822-1850) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 26, n° 3, décembre 1972, p. 375-395 ; Brian Young, *George-Étienne Cartier, bourgeois montréalais*, Montréal, Boréal, 2004 [1982] ; Richard White, *Gentlemen Engineers : The Working Lives of Frank and Walter Shanly*, Toronto, University of Toronto Press, 1999.

⁷¹ Christine Hudon, « La sociabilité religieuse à l'ère de la vapeur et du rail », *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*, vol. 10, n° 1, 1999, p. 129-147.

⁷² Paul Craven et Tom Traves, « Dimensions of Paternalism : Discipline and Culture in Canadian Railway Operations in the 1850's », dans Craig Heron et Robert Storey (dir.), *On the Job : Confronting the Labour Process in Canada*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986, p. 47-74.

⁷³ Ralph Hoskins, « An Analysis of the Payrolls of the Point St. Charles Shops of the Grand Trunk Railway », *Shared Spaces/Partage de l'espace*, n° 8, août 1987, Département de géographie, Université McGill, p. 1-23.

⁷⁴ Margaret Heap, « La grève des charretiers à Montréal, 1864 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 3, décembre 1977, p. 371-395.

premiers chantiers de construction ferroviaire de Richmond⁷⁵, et sur l'univers professionnel des cheminots qui ont connu au XX^e siècle la fin de la vapeur et son remplacement par une nouvelle force de traction⁷⁶.

On peut rassembler dans une cinquième rubrique thématique, enfin, les quelques travaux qui ont sondé la contribution du chemin de fer à l'industrie touristique. Plusieurs d'entre eux émanent de l'historiographie du Canadien Pacifique, qui compte parmi ses rangs des auteurs sensibles à la littérature promotionnelle et aux stratégies touristiques de l'entreprise⁷⁷. Mais il faut souligner aussi l'apport d'une brève enquête, restée sans suite, ayant relevé l'influence du rail sur les itinéraires touristiques⁷⁸.

Ce survol historiographique impose un constat : les connaissances historiques sur les chemins de fer du Québec sont marquées par une évidente fragmentation. Les vides à combler restent massifs et les savoirs disponibles – notamment sur le XIX^e siècle – sont aussi partiels que dispersés, éparpillés dans un ensemble polymorphe d'études qui portent sur des lieux ciblés, sur des questions disparates, sur des objets restreints et sur des périodes courtes, souvent très circonscrites. On ne possède aucune étude d'envergure capable de remédier à ce morcellement, et le réseau ferroviaire lui-même n'a jamais fait l'objet d'un inventaire historique exhaustif. Sa configuration et son évolution, au XIX^e siècle, sont mal établies ; plusieurs de ses composantes demeurent encore à peu près inconnues.

0.1.3 La vie ferroviaire : une inconnue

⁷⁵ Jean-Pierre Kesteman, « Les travailleurs à la construction du chemin de fer dans la région de Sherbrooke (1851-1853) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 4, mars 1978, p. 525-545.

⁷⁶ Madeleine Lemieux-Pépin, *P'tit train va loin : histoires de vie de trois cheminots*, Ottawa, Musée national de l'Homme, coll. « Mercure », 1985.

⁷⁷ Marc Choko et David L. Jones, *Canadien Pacifique. Affiches (1883-1963)*, Montréal, Éditions du Méridien, 1988 ; E. J. Hart, *The Selling of Canada. The CPR and the Beginnings of Canadian Tourism*, Banff, Altitude Publishing, 1983.

⁷⁸ France Gagnon, « 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*, 1992, Université Laval/Université du Québec à Montréal/Université du Québec à Trois-Rivières, p. 101-133.

Dans les universités québécoises, l'intérêt historiographique pour le chemin de fer atteint son apogée entre les années 1970 et 1990. Autrement dit, il a précédé ce « virage culturel⁷⁹ » qu'a connu, à la fin des années 1990, l'historiographie québécoise, et il a mal survécu à l'affaiblissement de l'histoire politique et de l'histoire socioéconomique, que tend à détrôner la montée d'une histoire culturelle qui possède désormais ses ancrages institutionnels⁸⁰. De là un décalage profond entre les préoccupations scientifiques les plus récentes et l'historiographie ferroviaire existante, qui demeure muette, pour ainsi dire, devant le renouvellement culturaliste du questionnaire historiographique. Le bilan de ses thèmes et de ses objets découvre effectivement une absence majeure : les historiens qui ont placé les chemins de fer du Québec au centre de leur champ d'analyse n'ont jamais tenté de comprendre, à partir d'une interrogation des sources de première main, l'expérience concrète que les populations québécoises du passé font du chemin de fer et du train. C'est la quatrième des lacunes évoquées plus haut.

Le constat peut paraître étrange, mais il est pourtant indéniable : dans l'historiographie ferroviaire du Québec, le train et le chemin de fer eux-mêmes – je veux dire matériellement : voies ferrées, wagons, locomotives, gares – sont rarement les objets de la recherche. Ce qu'étudient les travaux qui relèvent de l'histoire politique et de l'histoire intellectuelle, c'est le thème ferroviaire dans les discours et les débats, bref l'idée du chemin de fer et non le chemin de fer lui-même. Pour l'histoire urbaine et l'histoire économique comme pour les chercheurs qui s'intéressent à la condition ouvrière, le train est un élément parmi d'autres du décor historique : c'est un facteur déterminant dans l'aménagement du paysage urbain, un contexte professionnel pour les travailleurs de l'ère industrielle, une variable dans le tissu des échanges commerciaux ; jamais l'objet premier de l'analyse historique. Quant aux travaux sur les compagnies ferroviaires, ils portent presque exclusivement sur la naissance et les objectifs, sur les promoteurs et l'administration des entreprises. Le livre de Tulchinsky sur les infrastructures montréalaises des transports l'illustre parfaitement : l'historien retrace de façon circonstanciée la gestation des projets, les tribulations financières des entreprises, l'identité et les idées de leurs promoteurs,

⁷⁹ Carl Bouchard, « L'histoire culturelle au Canada », dans Philippe Poirier (dir.), *L'histoire culturelle : un « tournant mondial » dans l'historiographie ?*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, coll. « Sociétés », 2008, p. 123-140.

⁸⁰ Voir Julien Goyette, Louise Bienvenue et Nicolas Devaux, « Regards sur l'évolution de la RHAf depuis 1982 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 74, n°s 1-2, été-automne 2020, p. 24.

mais il ne dit pas un mot de l'ouverture des lignes, des voyageurs, des trains, des wagons et des gares. Les réalités matérielles et sensibles du chemin de fer tombent hors de son champ de vision.

L'éclatement de l'historiographie ferroviaire du Québec dissimule en ce sens une remarquable uniformité : l'absence paradoxale du train, totale ou partielle, s'observe dans presque tous les travaux. L'ouvrage de Currie sur le Grand Tronc, par exemple, rapporte l'histoire politique et financière d'une compagnie et de ses principaux administrateurs. Glazebrook voit le XIX^e siècle ferroviaire comme un échiquier sur lequel des grands acteurs politiques et des dynamiques économiques interagissent avec une poignée d'entreprises (le Grand Tronc, l'Intercolonial et le Canadien Pacifique) dont l'histoire se résume essentiellement à des dates, à des tracés, à des stratégies. Lisons les monographies que Harold Innis, John Lorne McDougall et William Kaye Lamb consacrent au Canadien Pacifique : la genèse et l'éclosion politiques du projet, les étapes de sa construction, les crises financières, les stratégies commerciales et le rendement de l'entreprise monopolisent totalement l'attention. Les trois historiens, qui s'intéressent d'ailleurs peu aux lignes québécoises de la compagnie, ne mettent jamais le pied dans un wagon : le voyageur, quand il existe, est un amas de chiffres désincarnés⁸¹. L'étude de Gaétan Gervais sur la croissance du réseau québécois, à la fin du XIX^e siècle, demeure entièrement amarrée, elle aussi, au politique et à l'économie : seules y sont abordées la relation que les compagnies entretiennent avec le gouvernement et leurs tactiques de financement. L'exploitation des chemins de fer ? L'auteur n'en dit rien. Les seules exceptions sont les pages, nettement minoritaires dans une thèse qui appartient à l'« histoire d'entreprise⁸² », que Michel Stewart consacre à l'exploitation du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, en 1880 et 1881. Là encore, cependant, les voyageurs et la réalité vécue du voyage sont invisibles, gommés sous un tableau quantitatif des recettes.

Il serait absurde de reprocher à l'histoire économique et politique de faire ce qu'elle se donne précisément pour mandat d'accomplir. Mais il faut souligner le tropisme qui domine l'historiographie ferroviaire : l'histoire des chemins de fer québécois s'est écrite, jusqu'ici, entre

⁸¹ Innis consacre quelques pages au transport des voyageurs, mais il se contente d'énumérer des chiffres : nombre de passagers et de wagons, recettes, tarifs, etc. L'historien se fait comptable : les données quantitatives, exposées de façon brute, ne servent qu'à dresser le profil commercial d'une entreprise. Voir *op. cit.*, p. 197-209.

⁸² Michel Stewart, *op. cit.*, p. 4. Voir p. 350 et suivantes.

les livres de comptabilité, les lieux du pouvoir politique et les assemblées d'actionnaires. On retrace l'émergence des projets et la vie administrative de quelques compagnies ; on s'intéresse à la pensée des promoteurs et des politiciens qui les soutiennent, parfois aux travailleurs qui sont à leur service ; on expose l'histoire financière et matérielle de la construction des lignes, et on décrit ses conséquences sur l'essor économique des régions qu'elles traversent ; on agence ces éléments dans un récit qui reste sourd à l'expérience du voyage ferroviaire et à ses usagers, aux manières dont les populations vivent, sentent et perçoivent les réalités ferroviaires. À cette orientation restreinte de l'historiographie, marquée par un primat du politique et de l'économique, s'ajoute sa préférence évidente pour les grandes entreprises, qui limite encore son spectre : les géants du chemin de fer (le Grand Tronc, l'Intercolonial, le Canadien Pacifique, le Canadien National) ont accaparé l'essentiel de l'attention historienne et relégué dans l'ombre la foisonnante nébuleuse ferroviaire du XIX^e siècle, faite aussi de projets avortés, de compagnies mineures, de voies ferrées régionales et secondaires.

Quelques notables exceptions nuancent évidemment ce tableau – l'article de Christine Hudon sur la sociabilité religieuse, par exemple. Mais les rares études qui s'écartent de la voie dominante sont des publications brèves ou mineures – quelques articles et mémoires de maîtrise, notamment – qui se contentent de fournir des indications éparses et sommaires, ou encore qui ne dévoilent que la pointe d'un iceberg dont l'immensité reste à découvrir. Les travaux, essentiellement descriptifs, sur les gares monumentales que les grandes compagnies ferroviaires construisent à la ville à partir de la fin du XIX^e siècle, par exemple, détaillent leur conception et leur aménagement, recensent les éléments ornementaux qui composent leur décoration et les situent dans les courants architecturaux de leur époque ; le silence reste complet sur la fréquentation de ces lieux emblématiques et sur l'expérience de leurs usagers, de même que sur l'ensemble des stations ferroviaires, urbaines et rurales, antérieures à 1890, qui dessinent une vaste constellation dont les points demeurent inconnus.

Le paysage matériel et la vie sociale des wagons et des gares ; les représentations collectives et les perceptions du chemin de fer ; les expériences sensorielles que provoque et diffuse l'enracinement des voies ferrées sur le territoire ; les usages sociaux du train, les pratiques ferroviaires, le comportement des usagers. On ne sait encore presque rien au Québec de ces

phénomènes historiques majeurs, inhérents à ce processus de longue durée qu'est la modernisation sociale et culturelle. On peut glaner occasionnellement, dans l'historiographie canadienne du chemin de fer, quelques informations sur les expériences du voyage en train, mais elles y occupent une place absolument marginale et sont, le plus souvent, livrées de façon impressionniste, traitées comme des faits secondaires, voire comme des curiosités anecdotiques, qui échappent à une problématisation rigoureuse. La *vie ferroviaire*, en un mot, y brille par son absence.

Or on voit poindre actuellement, dans les études québécoises, une volonté de renouvellement émanant d'une histoire sociale et culturelle soucieuse de saisir l'expérience historique des populations de l'ère ferroviaire, comme en témoigne une séance thématique tenue, en 2024, au congrès annuel de la Société historique du Canada⁸³. De cette mouvance relèvent aussi bien mes propres travaux sur la vie ferroviaire et les représentations du chemin de fer au XIX^e siècle⁸⁴ qu'un article dans lequel Magda Fahrni, Jarrett Rudy et Nicolas Kenny actualisent, en l'appliquant au cas montréalais, la réflexion internationale sur la progressive émergence d'une sensibilité urbaine à la « nuisance » sonore, à l'époque de l'industrialisation et des locomotives à vapeur⁸⁵.

C'est dans ce renouveau historiographique que s'inscrit cette thèse de doctorat.

0.2 L'APPORT CULTURALISTE : PENSER L'ASSIMILATION DU CHEMIN DE FER

⁸³ Cette séance thématique, intitulée « Histoires socioculturelles du chemin de fer (XIX^e – XX^e siècles) », a rassemblé Magda Fahrni, Nicolas Kenny, Elizabeth Kirkland, Mary Anne Poutanen et Alex Gagnon.

⁸⁴ Voir Alex Gagnon, « L'expérience primitive du voyage ferroviaire au Québec. Univers social et sensoriel des “chars” (1836-1867) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 76, n^os 3-4, hiver 2023, p. 147-174 ; « Un poète de première classe. Espace ferroviaire et espace social dans *La Grand-Tronciade* d'Arthur Cassegrain (1866) », *Voix et images*, vol. 46, n^o 3 (138), printemps-été 2021, p. 87-103 ; « “L’élán de la Vapeur”. Lire le chemin de fer au Bas-Canada (1830-1854) », dans Karine Cellard et Louise Frappier (dir.), *Synthèse de l’hétérogène. Mélanges offerts à Micheline Cambron*, Montréal, Presses de l’Université de Montréal, 2023, p. 29-49 ; « Le fer et le papier. L’alliance du journal et du train au Québec (1832-1876) », dans Guillaume Pinson et Valéria Dos Santos Guimarães (dir.), *La presse francophone des Amériques. Trajectoires et circulations*, Québec, Presses de l’Université Laval, coll. « Culture française d’Amérique », 2024, p. 247-277.

⁸⁵ Jarrett Rudy, Magda Fahrni et Nicolas Kenny, « Railways and the Urban Soundscape : Montreal, 1850s-1950s », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 49, n^o 2, 2022, p. 217-240.

L'idée fait consensus : le Québec du XIX^e siècle a connu la « révolution » des chemins de fer. L'historiographie ferroviaire, qui confirme l'inscription de la société québécoise dans les mouvements de fond de la modernité occidentale, le démontre amplement.

Les principaux historiens du rail l'ont constaté successivement. Pour Glazebrook, le véritable élan du phénomène survient vers 1850, tandis que les premières voies ferrées renforcent les liens qui soudent le Canada-Uni à l'économie continentale américaine : « Ten years had wrought a revolution in transportation⁸⁶ ». Tulchinsky termine son étude de la même période en tirant une conclusion similaire : « Between 1837 and 1853, écrit-il, Montreal participated in the North American transportation revolution⁸⁷ ». Vers 1850, fraîchement convertie à la cause ferroviaire, l'élite marchande montréalaise fonde ses espoirs sur la nouvelle technologie. Le mouvement s'accentue dans les décennies suivantes et déborde vite le cercle initial de ses premiers promoteurs. L'analyse des débats entourant le chemin de fer de la rive nord, qui agite sans relâche pendant trois décennies, entre les années 1850 et 1880, la vie politique locale, incite Brian Young à étendre au monde francophone cette révolution ferroviaire : « Both French- and English-speaking entrepreneurs participated enthusiastically in the construction of the railways. » C'est l'élite entière – économique, politique, municipale, cléricale – qui se mobilise. « The attitudes of French Canadians to railways were similar to those of other North Americans, and their politicians eagerly joined the railway sweepstakes⁸⁸. »

Au Québec comme ailleurs, la « révolution » ferroviaire au XIX^e siècle paraît un fait historique établi. Une nouvelle technologie fait son apparition ; elle conquiert l'adhésion collective et s'implante massivement. Et pourtant, on sort d'une traversée extensive de notre historiographie ferroviaire sans connaître ni mesurer l'étendue de ce que révolutionne cette « révolution », tant le regard historien est demeuré jusqu'ici aveugle aux manières dont le train, concrètement, se greffe à la vie quotidienne des populations, à la manière dont il s'insère, pour la retisser autrement, dans la trame de leurs pratiques, de leurs sensibilités, de leurs représentations collectives. On a beaucoup écrit au Canada sur ceux qui ont pensé, financé, bâti et administré les chemins de fer, mais très peu – presque rien – sur les populations qui les ont connus et qui ont

⁸⁶ G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, t. 1, *op. cit.*, p. 170.

⁸⁷ Gerald Tulchinsky, *op. cit.*, p. 232.

⁸⁸ Brian J. Young, *Promoters and Politicians*, *op. cit.*, p. 138 et p. 3.

utilisé le train. Ce vide historiographique désigne à l'historien un vaste champ de recherche, dont l'exploration s'annonce prometteuse : comment la « révolution » ferroviaire se manifeste-t-elle dans la vie courante des populations québécoises du milieu du XIX^e siècle, exposées aux réalités nouvelles que fait surgir un « ensemble machinique⁸⁹ » inédit ?

Question simple, mais dont les ramifications sont complexes. L'apport de l'histoire culturelle à l'étude des chemins de fer peut aider à construire un objet historique à partir de cette interrogation première. Mais, pour apercevoir les percées qui émanent de ce secteur, c'est vers l'historiographie européenne et américaine qu'il faut se tourner.

0.2.1 La révolution ferroviaire : un phénomène ramifié

Les travaux pionniers, à ce chapitre, sont ceux que Wolfgang Schivelbusch (en Allemagne) et que Jeffrey Richards et John Mackenzie (en Angleterre) ont consacrés, respectivement, à l'expérience du voyage en train et aux gares, dans les années 1970 et 1980. Le premier retrace les bouleversements que le train impose aux perceptions communes du temps et de l'espace en Europe, au milieu du XIX^e siècle ; les seconds, la gamme des fonctions sociales que cumulent les stations ferroviaires des XIX^e et XX^e siècles, les émotions qui se rattachent à ces lieux et les rôles qu'elles jouent dans plusieurs sphères de la vie collective (conflits militaires, ségrégation sociale, etc.)⁹⁰. Ces analyses ne sont pas dénuées de lacunes, certes. L'exploration de Schivelbusch est neuve et féconde, mais elle aboutit à des généralisations dont les bases empiriques paraissent parfois minces, insuffisantes. Le tour d'horizon historique des deux chercheurs anglais aplatis quant à lui la diachronie et tend à présenter l'expérience de la gare comme un phénomène uniforme et invariable ; la périodisation y est floue, souvent presque absente. Mais ces travaux introduisent dans l'historiographie ferroviaire une perspective nouvelle : ils invitent à concevoir la révolution des chemins de fer comme un processus ramifié, qui renouvelle l'ensemble des rouages (perceptifs, sociaux) de la vie collective, et non seulement le transport lui-même.

⁸⁹ Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977], p. 27.

⁹⁰ Jeffrey Richards et John M. MacKenzie, *The Railway Station : A Social History*, Oxford et New York, Oxford University Press, 1986.

Ces avancées ont connu plusieurs échos dans l'historiographie des décennies suivantes. Dans un livre profusément illustré, Michael Freeman a fait revivre l'univers symbolique dans lequel bascule l'Angleterre victorienne à l'époque où le chemin de fer s'implante sur son territoire : le train colonise la totalité des sphères d'expression ; nombre d'objets culturels le donnent à lire, à voir ou à percevoir en représentation, renouvelant l'ensemble des perceptions et des conceptions du monde (« the entire fabric of society⁹¹ »). On connaît d'ailleurs les lieux communs que les innovations ferroviaires, au XIX^e siècle, font apparaître dans les discours, de même que les rapports au temps et à l'espace qu'elles engendrent en Europe, grâce à des études sur le voyage et le tourisme⁹², sur la standardisation du temps et les découpages temporels⁹³, sur la vitesse⁹⁴ et sur la perception visuelle du paysage⁹⁵, qui en prolongent d'autres, plus anciens, sur les représentations du train dans la littérature française⁹⁶. L'ouvrage de Stéphanie Sauget sur les gares parisiennes du XIX^e siècle apporte une autre contribution significative à l'histoire culturelle des chemins de fer. L'historienne, en effet, y envisage la gare comme une sorte de « laboratoire » social, où les populations françaises entrent en contact avec les nouveautés du monde moderne et apprennent à les « apprivoiser » : la gare est « un véritable lieu d'acculturation à la modernité technique⁹⁷ », où s'élaborent des attitudes nouvelles. Les historiens qui étudient les « résistances » au chemin de fer et la sécurité ferroviaire⁹⁸ révèlent, en montrant ses aspects tragiques, le même phénomène : la nécessité d'une adaptation collective, d'une

⁹¹ Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, p. 25.

⁹² Sylvain Venayre, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Histoire », 2012, p. 32-71 ; Marie-Suzanne Vergeade, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'ouest, des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie & société*, vol. 9, n° 1, 1990, p. 113-134.

⁹³ Goulven Guilcher, « La restructuration du temps par les chemins de fer : le *Railway Time* », *Cahiers victoriens et édouardiens*, n° 51, avril 2000, p. 61-86 ; David S. Landes, *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 1987 [1983], p. 326-403.

⁹⁴ Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse (France, XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995, p. 216-273.

⁹⁵ Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, p. 99-198 ; Charles-François Mathis, « Chemins de fer et vision des paysages anglais », *Histoire, économie & société*, vol. 24, n° 1, 2005, p. 123-146.

⁹⁶ Marc Baroli, *Le train dans la littérature française*, Paris, Éditions N. M., 1969, p. 56, p. 90-96, p. 128-129 et p. 211-214.

⁹⁷ Stéphanie Sauget, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009, p. 267-270.

⁹⁸ Mark Aldrich, *op. cit.*

« acculturation⁹⁹ » à l'innovation technique – ou, comme l'écrit François Caron, la « progressive accoutumance de la société¹⁰⁰ » au chemin de fer.

L'intérêt de ces travaux réside à mon sens dans l'attention commune qu'ils portent – quoique implicitement, c'est-à-dire sans reprendre ni problématiser la notion – à ce que Schivelbusch nomme « l'assimilation culturelle et psychique du train¹⁰¹ ». Ce « processus d'assimilation¹⁰² » désigne, chez lui, la chaîne des réactions spontanées et des ajustements psychiques et sensoriels successifs par lesquels le voyageur du XIX^e siècle s'adapte à la nouveauté du train. Les visées de Freeman, qui cherche à saisir « the way in which [the railway] was apprehended by a society¹⁰³ », et les expressions qu'emploient d'autres historiens – l'installation du chemin de fer « dans les mœurs quotidiennes [exige] une période d'accoutumance¹⁰⁴ », la modernité technique est « apprivoisée », les gares pénètrent « dans les esprits » et font l'objet d'une « acclimatation¹⁰⁵ » – suggèrent une perspective analogue : les populations exposées à une technologie inédite doivent « intérieuriser¹⁰⁶ », comme l'indique Schivelbusch, la nouveauté qu'elle enfante.

Cette intuition est d'une fécondité remarquable. Mais il faut la prolonger et l'approfondir, car est elle restée jusqu'ici insuffisamment théorisée. Schivelbusch, en effet, ne lui consacre que quelques remarques allusives et ne lui donne guère toute l'extension qu'elle mérite.

0.2.2 La notion d'« assimilation » chez Schivelbusch : une adaptation objective

L'historien allemand conçoit l'assimilation de la nouveauté technologique non pas comme un événement, qui survient une seule fois et qui rompt le cours des choses, mais comme

⁹⁹ François Jarrige, *Face au monstre mécanique. Une histoire des résistances à la technique*, Paris, éditions Imho, coll. « Radicaux libres », 2009, p. 78. Sur les résistances au chemin de fer, voir p. 53-66.

¹⁰⁰ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 620.

¹⁰¹ Wolfgang Schivelbusch, *op. cit.*, p. 134.

¹⁰² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Oakland, University of California Press, 2014 [1977], p. 167. L'*Histoire des voyages en train* et *The Railway Journey* sont les traductions française et anglaise du même livre, écrit à l'origine en allemand. Elles diffèrent parfois considérablement : l'expression « processus d'assimilation » (« process of assimilation ») apparaît dans la traduction anglaise, mais pas dans la version française. Il me paraît ici opportun de mettre en commun les deux traductions et de tirer également profit de chacune d'elle.

¹⁰³ Michael Freeman, *op. cit.*, p. 25.

¹⁰⁴ Marie-Suzanne Vergeade, *loc. cit.*, p. 123.

¹⁰⁵ Stéphanie Sauget, *op. cit.*, p. 267, p. 279 et p. 283.

¹⁰⁶ Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, *op. cit.*, p. 169.

un phénomène dont le déploiement, graduel, s'étend dans la durée : il a cours dans cet intervalle historique qui mène de la naissance du chemin de fer à son intégration à la « normal everyday life¹⁰⁷ », autrement dit dans l'intervalle qui sépare le moment où il surgit et celui où, pleinement assimilé, il cesse d'être nouveau. Ce qui constitue d'abord un « choc » se normalise progressivement tandis que se forge une « seconde et nouvelle nature¹⁰⁸ » objectivement adaptée au type d'expérience qu'entraîne le voyage en train.

Dès lors, une première question surgit : dans quels phénomènes Schivelbusch retrouve-t-il les signes et les preuves de ce processus d'assimilation ?

C'est essentiellement dans les réactions négatives, mitigées ou apeurées que l'historien en décèle les traces. La vitesse ferroviaire, dit-il, « suscite d'abord l'irritation des voyageurs, encore habitués à l'ancienne allure de la diligence. Peu à peu, pourtant, tout ce qui a trait à cette nouvelle allure est assimilé psychiquement par les voyageurs¹⁰⁹. » Les indices traduisant cette assimilation, Schivelbusch les retrouve dans la vie affective (le surmontement de la peur de l'accident) et sensible (la mise au point d'une « vision panoramique » permettant au voyageur d'échapper à l'étourdissement que suscite la vitesse). Mais il en repère également la trace dans le discours par l'entremise duquel les contemporains traduisent l'expérience physique du train (la métaphore du « projectile » utilisée pour décrire le convoi filant à toute allure, les *topoi* qui font de la vitesse une annihilation de l'espace)¹¹⁰. Comme l'indiquent ces exemples, Schivelbusch conçoit l'assimilation comme un mécanisme d'adaptation quasi automatique : il s'accomplit, sinon inconsciemment, du moins sans l'intervention de la volonté active des acteurs sociaux. Le processus relève de l'ajustement comportemental, psychique et sensoriel. « The new activities and forms of behavior (reading while travel, panoramic perception, etc.) have institutionalized the new reality of the new technological standard of travel. They have formed a new psychic layer that obscures the old fears and lets them lapse into oblivion¹¹¹. »

¹⁰⁷ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey*, op. cit., p. 130.

¹⁰⁸ Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, op. cit., p. 134.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 166.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 59 et p. 134.

¹¹¹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey*, op. cit., p. 130.

L'historien tire l'essentiel de cette conception de l'assimilation de la description freudienne du traumatisme. La résistance affective au train et les déplaisirs sensoriels que suscite son apparition disparaissent au moment où se cristallisent des dispositions subjectives neuves, adaptées aux stimuli qui déclenchaient à l'origine l'« irritation ». Le train, d'une certaine manière, s'imprime et s'inscrit dans les comportements et les réflexes perceptuels du voyageur en façonnant chez lui les habitudes et les aptitudes requises pour qu'il puisse accueillir paisiblement les expériences neuves qu'implique sa vitesse : les anciennes dispositions, qui rendaient angoissant le voyage ferroviaire, s'effacent et « are forgotten concurrently and commensurately with the preceding technology, whose replacement by the new one was the prime cause of those fears¹¹² ». Mais, ajoute Schivelbusch, « if the normal functioning of the railroad was thus experienced as a natural and safe process, any sudden interruption of that functioning (which had become second nature) immediately reawakened the memory of the forgotten danger and potential violence¹¹³ ». La panique que déclenchent les accidents ferroviaires ravive des peurs originelles que l'habitude du chemin de fer avait progressivement atténuées, un peu comme l'événement traumatique, dans la théorie freudienne, provoque « l'effroi et [le] sentiment d'une menace vitale¹¹⁴ » lorsqu'il frappe l'appareil psychique d'un individu insuffisamment préparé à son surgissement¹¹⁵.

On le voit : l'historien se représente l'« assimilation » – sans toujours expliciter cette conception – comme une adaptation opérant hors de la conscience et destinée à surmonter un choc initial¹¹⁶. Ce faisant, il exclut de son analyse le vaste éventail des réactions positives, des enthousiasmes et des plaisirs que génère au milieu du XIX^e siècle, parallèlement aux adaptations objectives, l'avènement du chemin de fer. Ces phénomènes, pourtant, sont tout aussi constitutifs du processus d'« assimilation » de la technologie nouvelle. Ils participent, eux aussi, à l'intégration progressive du train à la vie quotidienne. Les collectivités du XIX^e siècle, certes, sont objectivement transformées par le chemin de fer, mais elles s'approprient aussi activement les

¹¹² *Idem*.

¹¹³ *Idem*.

¹¹⁴ Sigmund Freud, « Au-delà du principe de plaisir » (1920), *Essais de psychanalyse*, Paris, Payot & Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2005 [1981], p. 80.

¹¹⁵ Sur l'analogie entre l'assimilation et le « pare-excitation » protégeant les individus contre le traumatisme, voir Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, *op. cit.*, p. 166-169.

¹¹⁶ Stéphanie Sauget conçoit l'« acclimatation » de façon analogue. Elle écrit : « Pourtant, l'acclimatation des Parisiens aux gares ne s'est pas faite sans mal, car les craintes et les peurs sont restées vives tout au long du siècle » (*op. cit.*, p. 283).

possibilités que son apparition rend disponibles – en faisant du train, par exemple, le lieu et le moyen de loisirs renouvelés. En ce sens, il me paraît nécessaire d'étendre la notion d'« assimilation » pour en faire un concept englobant à la fois les réponses volontaires et les ajustements inconscients que provoque l'émergence de la technique ferroviaire, non seulement les effets objectifs du chemin de fer, mais aussi les appropriations qu'il stimule et qui assurent son essor, sa diffusion, son succès. Car ces deux volets sont les deux faces du même phénomène : celui par lequel les sociétés du XIX^e siècle « intérieurisent » la technologie ferroviaire.

Un bref détour par les travaux des historiens des pratiques de lecture peut aider à préciser et à définir l'articulation de ces deux facettes complémentaires de l'« assimilation ».

0.2.3 La double nature de l'assimilation

Dans les analyses qu'il a consacrées aux actes de consommation culturelle, Michel de Certeau conteste « l'assimilation de la lecture à une passivité ». En effet, l'acte de lecture, avance-t-il, est plutôt une production, mais une production contrôlée, encadrée, contrainte, car « lire, c'est pérégriner dans un système imposé (celui du texte, analogue à l'ordre bâti d'une ville ou d'un supermarché)¹¹⁷ ». Bref, la rencontre entre l'objet culturel et son public est une relation bilatérale. L'auteur la définit en recourant précisément à la notion d'assimilation : « On suppose qu'assimiler, dit-il, signifie nécessairement “devenir semblable à” ce qu'on absorbe, et non le “rendre semblable” à ce qu'on est, le faire sien, se l'approprier ou réapproprier¹¹⁸. » Dans la réception, qui est un processus actif, et non passif, le lecteur « invente dans les textes autre chose que ce qui était leur “intention”¹¹⁹ ». L'objet culturel se présente au récepteur comme un ensemble de possibilités ; il oriente sa réception, il transforme son lecteur en lui soumettant un message et en lui proposant des avenues, mais l'analyse empirique des pratiques de consommation montre que le récepteur fait en même temps de l'objet quelque chose qui n'est pas au départ contenue en lui, et que son producteur ne prévoyait pas nécessairement.

¹¹⁷ Michel de Certeau, *L'invention du quotidien. I. Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll. « Folio essais », 2008 [1980], p. 245.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 241.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 245.

Cette double nature de l'assimilation des objets culturels, on la retrouve également chez Carlo Ginzburg et Roger Chartier. La réflexion que propose l'historien italien sur les pratiques de lecture de Menocchio, un meunier frioulan du XVI^e siècle, porte sur « l'écart entre les textes lus par [le paysan] et la façon dont il les a assimilés¹²⁰ », autrement dit sur les manières dont il s'élabore, à partir d'un écheveau complexe d'éléments glanés dans ses lectures, une conception singulière du monde, qui le conduira devant l'Inquisition. Pour Ginzburg, la pensée du meunier résulte du « mélange explosif » de la « page écrite » et d'une « culture orale » paysanne. « Menocchio [interpose] inconsciemment entre lui-même et la page imprimée¹²¹ » une grille d'interprétation qui puise dans les textes une compréhension du monde que leur signification littérale ne contient pas. Bref, le meunier est lui-même formé par les livres qu'il déforme. On retrouve ici l'analyse de Certeau : Menocchio « devient semblable » à ce qu'il absorbe, mais, en même temps, il « rend semblable » le livre lu à sa propre vision du monde.

L'« histoire des appropriations » proposée et pratiquée par Roger Chartier recoupe à plusieurs égards ces analyses : l'historien cherche à comprendre le phénomène qui survient au point de croisement entre les objets culturels, contraignants tant par leur matérialité que par la structuration du message qu'ils véhiculent, et les pratiques de lecture socialement situées qui les déchiffrent¹²². Ses analyses entendent « caractériser des pratiques qui s'approprient différemment les matériaux qui circulent dans une société donnée ». Elles récusent le caractère « radicalement acculturant¹²³ » des objets culturels : ceux-ci « autorisent des usages et des compréhensions multiples¹²⁴ » qui, de fait, ne sont « aucunement réductibles aux volontés des producteurs de discours ». Il serait certes insensé de nier la force des discours, mais « l'acceptation des modèles et des messages proposés s'opère à travers des aménagements, des détournements, parfois des résistances qui manifestent la singularité¹²⁵ » des acteurs. Retour, encore une fois, à la double nature du processus d'assimilation : l'objet culturel crée des réalités

¹²⁰ Carlo Ginzburg, *Le fromage et les vers. L'univers d'un meunier du XVI^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2019 [1976], p. 24.

¹²¹ *Ibid.*, p. 115 et p. 85-86.

¹²² Voir à ce sujet Roger Chartier, « Le monde comme représentation », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, vol. 44, n° 6, novembre-décembre 1989, p. 1510.

¹²³ Roger Chartier, *Lectures et lecteurs dans la France d'Ancien régime*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1987, p. 12-13.

¹²⁴ Roger Chartier, *Les origines culturelles de la Révolution française*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1990, p. 107.

¹²⁵ Roger Chartier, *Lectures et lecteurs dans la France d'Ancien régime*, op. cit., p. 13.

(idées, représentations, normes, etc.) qui transforment les lecteurs, mais, réciproquement, son actualisation par les « modes d'appropriation¹²⁶ » de ses publics divers produit autre chose que l'objet initial et que l'éventail des significations littérales inscrites dans la lettre du texte.

À l'évidence, la réception d'un texte par ses lecteurs et la « réception » du train par ses usagers sont des phénomènes dissemblables, mais l'analogie présente une grande valeur heuristique, comme l'ont déjà souligné, d'ailleurs, des sociologues de la technologie : « Design and development processes may encode preferred forms of deployment in a technology (via its technical possibilities), which are reinforced through marketing. It is in this semiological sense that one might propose that a technology is a form of text¹²⁷. » Comme l'objet culturel, l'artefact technologique offre une liberté contrainte. « Technologies facilitate, they do not determine ; and they may be used in a variety of ways. In short, there is a crucial role for the decoder of the text », et il existe toujours « several possible readings¹²⁸ ». En ce sens, le modèle théorique issu de l'histoire des pratiques de lecture peut sans doute être étendu, *mutatis mutandis*, à des objets non discursifs, c'est-à-dire non seulement à l'objet culturel et sémiotique au sens strict, mais aussi à l'ensemble des objets qui, dans une société, s'offrent à la consommation et aux usages¹²⁹. Il permet, en tout cas, de repenser le « processus d'assimilation » du chemin de fer.

0.2.4 L'assimilation : intrication et réciprocité du social et du technologique

L'avènement du chemin de fer au XIX^e siècle transforme les populations qui y sont exposées : il opère une « acculturation¹³⁰ », c'est-à-dire qu'il modifie les collectivités qui s'adaptent à sa présence. Mais on peut en même temps soutenir l'inverse : ce que devient le chemin de fer au cours des décennies suivant son invention, il le devient parce que les collectivités s'approprient le train et le modèlent en s'efforçant de faire de lui ce qu'elles veulent qu'il soit. Ces deux postulats ne s'opposent pas, mais s'articulent et se complètent au contraire. Ils sont les deux facettes corrélatives d'une même assimilation collective, que l'on pourrait

¹²⁶ *Ibid.*, p. 267.

¹²⁷ Hughie Mackay et Gareth Gillespie, « Extending the Social Shaping of Technology Approach : Ideology and Appropriation », *Social Studies of Science*, vol. 22, n° 4, novembre 1992, p. 701.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 701-702. Voir aussi à ce sujet Nelly Oudshoorn et Trevor Pinch, « How Users and Non-Users Matter », dans Nelly Oudshoorn et Trevor Pinch (dir.), *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, Cambridge, MIT Press, 2003, p. 8.

¹²⁹ Michel de Certeau propose d'ailleurs d'étendre son modèle « à toute la consommation culturelle » (*op. cit.*, p. 245).

¹³⁰ Stéphanie Sauget, *op. cit.*, p. 270.

résumer en paraphrasant Michel de Certeau : le train transforme les populations en les rendant pour ainsi dire semblables à lui-même ; mais s'il les transforme, c'est parce que ces populations l'intègrent activement à leur existence en le rendant semblable à ce qu'elles sont. La société que refaçonne le train façonne en même temps le train à son image. Pour le dire dans un langage braudélien : si « les hommes font l'histoire », « l'histoire fait aussi les hommes¹³¹ ».

Cette application à l'histoire ferroviaire d'un modèle théorique venu en partie de l'histoire des pratiques de consommation culturelle paraît d'autant plus prometteuse qu'elle recoupe la perspective que proposent les historiens et les sociologues qui étudient, depuis les années 1980, la « construction sociale¹³² » des objets technologiques. L'ensemble des recherches qui s'inscrivent dans cette voie¹³³ ne forme pas un bloc monolithique, mais sa cohérence repose sur quelques propositions générales. Plusieurs d'entre elles, forgées au confluent de l'étude empirique et de la réflexion théorique, peuvent ici fournir les amorces d'une problématique opératoire.

La perspective constructiviste invite d'abord à rompre avec les théories philosophiques de la « modernité » qui présentent la « technique » comme une force aliénante et séculaire, image déshistoricisée qui masque la complexité du monde social et des processus empiriques par lesquels « different groups and cultures have appropriated the same technology and used it to different ends¹³⁴ ». Elle incite aussi les historiens à rejeter le « déterminisme technologique » qui postule une relation unilatérale entre technologie et société, selon laquelle l'artefact technique « shapes society, but is not reciprocally influenced¹³⁵ ». À cette représentation réductrice, qui élimine l'une des deux facettes de l'assimilation, la perspective constructiviste substitue une problématisation plus complexe : elle entend saisir les déterminations réciproques du social et du technologique, c'est-à-dire les forces et les influences que les technologies et les collectivités qui

¹³¹ Fernand Braudel, *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2013 [1969], p. 21.

¹³² Voir Trevor Pinch, « The Social Construction of Technology : A Review », dans Robert Fox (dir.), *Technological Change : Methods and Themes in the History of Technology*, Amsterdam, Harwood, coll. « Studies in the History of Science, Technology and Medicine », 1998 [1996], p. 17-35. Les défenseurs de cette approche se reconnaissent dans l'acronyme « SCOT » (« social construction of technology »).

¹³³ La métaphore de la « construction », qui ne me paraît pas toujours heureuse, décrit souvent mal, à mon sens, la complexité et l'étendue des processus historiques que ceux qui l'utilisent cherchent à décrire ; je ne la reprendrai pas ici.

¹³⁴ Thomas J. Misa, « The Compelling Tangle of Modernity and Technology », dans Thomas J. Misa, Philip Brey et Andrew Feenberg (dir.), *Modernity and Technology*, Cambridge, MIT Press, 2003, p. 9.

¹³⁵ Hughie Mackay et Gareth Gillespie, *loc. cit.*, p. 686.

les utilisent exercent mutuellement les unes sur les autres. L'étude empirique d'une technologie doit s'efforcer d'analyser à la fois « the social construction of technology and the technological shaping of society », l'objet technique étant à la fois contraint et contraignant, « constrained and constraining », façonné par le monde social qu'il façonne en retour : « technologies interact deeply with society and culture, écrit un historien américain, but the interactions involve mutual influence, [...] eliciting resistance, accommodation, acceptance, and even enthusiasm¹³⁶. »

Les constructivistes conçoivent l'évolution des objets technologiques comme une trajectoire « développementale ». Chacune de ses étapes historiques se présente comme un processus de « sélection¹³⁷ » déterminé par des facteurs sociaux : tout objet technologique « *might have developed in a variety of different ways ; it might have been produced differently, have had different content*¹³⁸ ». Leur démarche incite dès lors les historiens à construire mentalement des « évolutions irréelles¹³⁹ », comme l'écrit Antoine Prost, qui auraient pu advenir, mais que l'histoire n'a jamais actualisées – « seul moyen d'échapper à l'*illusion rétrospective de la fatalité*¹⁴⁰ ». Les formes évolutives qu'adopte telle technologie au cours de son histoire ne dépendent pas seulement des acteurs du champ technoscientifique et des savoirs qui s'y développent ; elles sont aussi commandées par l'ensemble des groupes sociaux qui interagissent avec elle. Les constructivistes, en un mot, visent à comprendre « how social processes influence the very content of technology¹⁴¹ ».

L'apparition d'une nouvelle technologie dans l'espace social, soutiennent-ils, fait apparaître en même temps une multiplicité d'usages possibles et d'interprétations socialement différencierées, l'objet technique possédant une « flexibilité » – variable, il est vrai – qui joue un rôle décisif dans son évolution matérielle¹⁴². Autrement dit, la technologie n'existe, dans un espace social, que par l'intermédiaire de ses « appropriations » diverses : l'objet ne survit et ne s'impose, historiquement, que parce que des collectivités l'utilisent en l'intégrant à leurs

¹³⁶ Thomas J. Misa, *loc. cit.*, p. 3 et p. 10.

¹³⁷ Trevor Pinch et Wiebe E. Bijker, « The Social Construction of Facts and Artifacts : Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other », dans Wiebe E. Bijker, Thomas Hughes et Trevor Pinch (dir.), *The Social Construction of Technological Systems*, Cambridge, MIT Press, 2012 [1987], p. 22.

¹³⁸ Hughie Mackay et Gareth Gillespie, *loc. cit.*, p. 689.

¹³⁹ Antoine Prost, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2014 [1996], p. 183.

¹⁴⁰ Raymond Aron, cité *ibid.*, p. 183.

¹⁴¹ Trevor Pinch, *loc. cit.*, p. 20.

¹⁴² Trevor Pinch et Wiebe E. Bijker, *loc. cit.*, p. 22-23.

pratiques. Mais cette intégration n'est jamais entièrement déterminée, même si elle l'est toujours en partie, par la structure ou les fonctions initiales de l'objet : « People are not merely malleable subjects who submit to the dictates of the technology [...]. Indeed they may redefine a technology in a way that defies its original, designed and intended purpose¹⁴³. » Il existe ainsi une relation dialectique entre les appropriations sociales de l'objet technique d'une part et l'histoire de ses mutations matérielles, d'autre part. Comme l'ont bien montré Ronald Kline et Trevor Pinch dans une étude sur les appropriations rurales de l'automobile dans les campagnes américaines du premier xx^e siècle, les usagers sont des acteurs importants du changement technologique. De fait, les concepteurs peuvent réagir aux usages imprévus que l'apparition d'une technologie neuve inspire parfois à ses consommateurs, qui jouent dès lors un rôle indirect dans la configuration des objets. La démarche constructiviste qu'ils pratiquent tente de comprendre « how actions taken by users resulted in changes to both the interpretation and design of an artifact¹⁴⁴ ». Réciproquement, l'objet peut altérer ou renforcer par l'intermédiaire des usages qu'il engendre les caractéristiques sociales des groupes qui l'utilisent : l'usage génré de l'automobile, par exemple, contribue à reproduire dans les milieux ruraux la division sociosexuelle des tâches et du travail.

L'émergence d'une technologie neuve génère non seulement des usages variés, mais aussi des mécontentements et des sollicitations : ses usagers et les groupes qui y sont exposés perçoivent, dans son fonctionnement, des « problèmes » divers et variables. Ils revendentiquent des améliorations ou des corrections en énonçant des plaintes, des requêtes et des appréciations. Cette diversité de la demande et des usages sociaux forme un ensemble conflictuel traversé par des tensions et des rivalités. Tandis que certains usages disparaissent ou se marginalisent, tandis que certaines sollicitations sont vouées à rester insatisfaites, d'autres triomphent et parviennent à modeler le destin de l'objet technologique en exerçant une pression sur les instances responsables de son design, de son perfectionnement et de sa mise en marché. La trajectoire historique d'une technologie est ainsi façonnée par l'interaction et les rapports de force entre les groupes impliqués dans sa production, sa consommation, sa promotion et sa diffusion¹⁴⁵. De ces

¹⁴³ Hughie Mackay et Gareth Gillespie, *loc. cit.*, p. 698-699. Voir aussi p. 700.

¹⁴⁴ Ronald Kline et Trevor Pinch, « Users as Agents of Technological Change : The Social Construction of the Automobile in the Rural United States », *Technology and Culture*, vol. 37, n° 4, octobre 1996, p. 765.

¹⁴⁵ Voir, sur ces questions, Trevor Pinch et Wiebe E. Bijker, *loc. cit.*, p. 23-24 et p. 27-28.

interactions émerge une « stabilisation » technique de l'objet, dont l'une des variantes finit par l'emporter sur d'autres versions possibles : « closure and stabilization occur in such a way that some artefacts appear to have fewer problems and become increasingly the dominant form of the technology¹⁴⁶ ».

Cette approche offre un cadre heuristique dont l'historien des chemins de fer peut certainement tirer profit. Mais quelques précisions s'imposent.

La principale limite de ce modèle constructiviste – tel du moins qu'il a été conçu à l'origine – est son « technocentrisme » : c'est l'artéfact technologique lui-même, dans sa forme et dans son développement technique, qui constitue l'objet central de l'analyse. Ce que cherchent surtout à retracer les constructivistes, ce sont les forces qui pèsent sur la gestation matérielle des artéfacts ; ce sont les facteurs sociaux qui font que telle technologie, dans tel contexte historique, en vient à épouser telle conformation et à s'actualiser dans des objets déterminés, dont la morphologie est appelée à se stabiliser. Cette approche de l'objet technique focalise l'attention sur la phase de son design et de son développement primitif, qui conduit du prototype à la forme achevée en passant par le stade intermédiaire de sa première mise en marché. Or les versions les plus récentes du modèle constructiviste élargissent la perspective : elles intègrent à l'analyse des objets l'ensemble des évolutions ultérieures à leur premier parachèvement technique. Celui-ci, en effet, n'entraîne jamais une fixation définitive¹⁴⁷. Tout nouveau contexte, chaque nouvelle catégorie d'usagers peut modifier les perceptions et les usages et faire surgir, par conséquent, des problèmes neufs ou des insatisfactions inédites, qui appellent des adaptations et de nouveaux perfectionnements : « New problems can emerge and interpretative flexibility of the artefact can once more appear¹⁴⁸. »

Dès lors, c'est l'idée même de « stabilisation » qui tend à s'effondrer, comme le montre bien, d'ailleurs, le cas de la technologie ferroviaire. Au moment où il est importé au Canada dans

¹⁴⁶ Trevor Pinch, *loc. cit.*, p. 25.

¹⁴⁷ Cette idée a été introduite dans le modèle constructiviste pour répondre aux critiques dirigées contre sa première mouture. Voir Nelly Oudshoorn et Trevor Pinch, *loc. cit.*, p. 3-4 ; Ronald Kline, « Resisting Consumer Technology in Rural America : The Telephone and Electrification », dans Nelly Oudshoorn et Trevor Pinch (dir.), *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, Cambridge, MIT Press, 2003, p. 53.

¹⁴⁸ Trevor Pinch, *loc. cit.*, p. 25. Voir aussi Trevor Pinch et Wiebe E. Bijker, *loc. cit.*, p. 33 et p. 37-38.

les années 1830, le chemin de fer est un système technique dont les principales composantes (rails, traction fondée sur la vapeur, locomotive traînant des voitures) sont déjà constituées¹⁴⁹. Des évolutions, pourtant, modifient largement, dans les décennies suivantes, ce dispositif technique initial. Uniformisation progressive de l'écartement des rails, substitution du charbon au bois, passage des lisses de bois aux rails de fer, puis du fer à l'acier à partir des années 1870¹⁵⁰, amélioration des instruments de couplage et de freinage¹⁵¹ : les mécanismes qui permettent au train de se mouvoir sur la voie ferrée font l'objet d'un continual perfectionnement.

Mais il faut aller au-delà, car les variations techniques de l'objet ferroviaire sont loin d'épuiser son histoire sociale. Cette histoire, elle se déploie tout autant dans ces métamorphoses qui, sans altérer le principe de son fonctionnement mécanique, imposent d'incessantes mutations à l'équipement des trains, à l'architecture et à l'aménagement des espaces ferroviaires. Le train de 1886 n'est pas celui de 1836, ni celui de 1936. Sans doute faut-il concevoir la « construction » historique du chemin de fer comme un processus ininterrompu, l'objet ferroviaire – comme tout objet – ne cessant jamais d'être remodelé, amélioré, bonifié, reconfiguré, redessiné, peaufiné, bref adapté aux goûts et aux sensibilités d'une collectivité éternellement changeante. L'histoire de cette « construction », c'est également celle de sa diffusion sur le territoire et dans les pratiques sociales, qui suppose et implique des appropriations multiples¹⁵² : l'enracinement du chemin de fer au XIX^e siècle se produit, non en vertu d'une fatalité naturelle, mais parce que des populations nombreuses y trouvent avantage et incorporent le train à leurs habitudes. Les lieux, les temps et les motifs du déplacement, le volume variable et la composition sociale du contingent des voyageurs, les requêtes sollicitant la construction des lignes, le désir de la vitesse et de la ponctualité, le souci de la sécurité, l'évolution des exigences de confort, les attitudes et

¹⁴⁹ Christopher Andreae, *op. cit.*, p. 23. Voir, plus largement, p. 20-51.

¹⁵⁰ Sur cet avènement de l'acier, voir Thomas J. Misa, « Controversy and Closure in Technological Change : Constructing “Steel” », dans Wiebe E. Bijker et John Law (dir.), *Shaping Technology/Building Society : Studies in Sociotechnical Change*, Cambridge, MIT Press, 1997 [1994], p. 109-139. Sur le traitement du bois et l'amélioration de sa longévité, voir Sherry Olson, *The Depletion Myth. A History of Railroad Use of Timber*, Cambridge, Harvard University Press, 1971, p. 57 et p. 104.

¹⁵¹ Voir à ce sujet Mark Aldrich, *op. cit.*, p. 27 et suivantes.

¹⁵² Il faut donner à cette notion d'« appropriation » une acception plus large que celle, foncièrement technique, qu'elle reçoit dans le premier modèle constructiviste, où elle désigne les manières dont les consommateurs manipulent *physiquement* les objets : soumettre la bicyclette à des épreuves de vitesse ou convertir l'automobile en génératrice énergétique pour les travaux agricoles (voir Trevor Pinch et Wiebe E. Bijker, *loc. cit.* ; Ronald Kline et Trevor Pinch, *loc. cit.*). Cette acception ne s'applique pas au train, dont le fonctionnement mécanique (un déplacement linéaire sur une voie ferrée) limite fortement la gamme de ses manipulations possibles. Voir Hughie Mackay et Gareth Gillespie, *loc. cit.*, p. 702 et p. 705-706.

les comportements observés dans les wagons, les significations symboliques de la locomotive et les appréciations multiples qu'émet la clientèle : tous ces facteurs entrecroisés « construisent » le chemin de fer au XIX^e siècle, déterminant la conception et l'emplacement des lignes, l'aménagement des gares et des chars, les modalités du service des trains, les règlements qui régissent la vie ferroviaire.

0.3 PROBLÉMATIQUE. FAIRE L'HISTOIRE DE LA « FERROVIARISATION »

Récapitulons les acquis du cheminement conceptuel qui précède. L'assimilation est un processus bilatéral : une société s'approprie et façonne une technologie qui la refaçonne elle-même au fil de cette appropriation. Les sociétés font les technologies autant qu'elles sont faites par elles et l'historien doit chercher à saisir « not only how social groups shape technology, but also how [...] social groups are reconstituted in the process¹⁵³. » L'analyse de Wolfgang Schivelbusch explore la seconde proposition de cette dualité (l'objet technique façonne la collectivité) tandis que les historiens et sociologues constructivistes, même s'ils se montrent attentifs aux deux, ont priorisé la première (la collectivité façonne l'objet technique). Or il faut s'efforcer, non pas de préférer à l'autre l'une de ces deux avenues, mais de les tenir ensemble et de les penser *conjointement*¹⁵⁴.

0.3.1 La ferroviarisation : un phénomène processuel

De ce long détour par l'histoire culturelle et la sociologie des techniques émerge un ambitieux programme de recherche. L'objet de mon enquête historique, ce n'est ni le chemin de fer comme fait technique (même si elle croisera souvent cet aspect), ni le chemin de fer comme entreprise commerciale (même si cette dimension entre nécessairement dans son champ de vision). Ce qu'elle vise à restituer, c'est la *ferroviarisation* de la société québécoise au milieu du XIX^e siècle, si l'on entend par là, non seulement une mutation technologique du monde matériel,

¹⁵³ Ronald Kline et Trevor Pinch, *loc. cit.*, p. 767.

¹⁵⁴ L'historien Thomas Hughes, pour qui le « social development shapes and is shaped by technology », formule une proposition semblable, mais un peu différente, quand il s'efforce de penser *successivement* la construction sociale de la technologie et la détermination technologique du monde social. À l'époque de son invention et de sa formation, soutient-il, tout système technologique est façonné par ses usages sociaux ; mais, au cours de son développement, il survient un stade où les rôles se renversent et où le système, fortement implanté, fondé sur une infrastructure massive, impose à la société ses propres contraintes. Voir Thomas P. Hughes, « Technological Momentum », dans Deborah G. Johnson et Jameson M. Wetmore (dir.), *Technology and Society. Building Our Sociotechnical Future*, Cambridge, MIT Press, 2009, p. 142 et p. 148.

mais le processus par lequel ses membres assimilent une technologie nouvelle, le chemin de fer, en l'intégrant et l'adaptant à leur vie commune. Dans le mouvement – double, on l'a vu – de cette assimilation collective, la technologie ferroviaire et la collectivité évoluent dans une intrication constante, exerçant l'une sur l'autre une détermination réciproque. Ce que j'appelle « ferroviarisation » est à la fois une appropriation et une intériorisation : les membres d'une société introduisent le chemin de fer dans leur univers et, dans ce mouvement même, intériorisent les rapports à l'espace, au temps, au monde que cette technologie nouvelle leur inculque.

Pour mesurer et apprécier les avantages de cette notion, il faut revenir brièvement sur un lieu commun du discours historiographique : la « révolution » du chemin de fer. Cette expression n'est ni une formule récente, ni une invention historienne ; il s'agit au contraire, à l'origine, d'un *topos* venu directement du XIX^e siècle, que l'historiographie a intégré – sans toujours l'objectiver et le mettre à distance – à son propre discours. Comme le mentionne avec perspicacité Sylvain Venayre, « cela fut dit et répété à ce point que l'historien d'aujourd'hui [...] doit se méfier de ce discours émerveillé tenu par ceux qui assistèrent alors au quadrillage du territoire par les voies ferrées¹⁵⁵ ». Plusieurs chercheurs se laissent parfois emporter par cette vague en reprenant, à leur propre compte, un discours qui émane de leur objet d'étude : « It is difficult to *overstate* the nature of the transport *revolution* that railways represented, écrit par exemple l'un d'eux. Virtually *overnight*, they made possible a range of economic and social activities that had been unthinkable before their arrival¹⁵⁶. » Cette idée, produite historiquement par ceux qu'impressionne l'avènement du rail au XIX^e siècle, révèle très certainement – il faut le dire – une part essentielle de leur expérience historique. Elle traduit le sentiment d'assister à une émergence subite que symbolise rétrospectivement l'inauguration des premières lignes vers 1830 : « un espace de temps bref avait posé tous les principes que les décennies ultérieures allaient devoir mettre en application¹⁵⁷ ». Mais elle est en même temps trop simple, trop univoque pour décrire la complexité du réel et de cette expérience. L'idée de « révolution » implique une rupture brutale qui sépare en deux (un avant, un après) le temps historique. Elle suppose que le train, une fois pour toutes et dès le moment de son apparition, bouleverse un monde auquel il s'impose uniformément et instantanément.

¹⁵⁵ Sylvain Venayre, *op. cit.*, p. 53.

¹⁵⁶ Derek Booth, « The Impacts of Railways on Stanstead (1850-1950) », *loc. cit.*, p. 14-15. Je souligne.

¹⁵⁷ Sylvain Venayre, *op. cit.*, p. 56.

Le réseau ferroviaire, pourtant, ne se fait pas en un jour. Et il n'a pas changé le monde en une nuit. Son implantation, comme l'indique un historien des chemins de fer français, relève moins d'une « révolution » que de l'« apprivoisement d'une technologie nouvelle¹⁵⁸ ». La notion de ferroviarisation désigne un phénomène processuel, qui se déroule dans la durée : elle invite en ce sens à serrer au plus près, dans sa complexité et ses disparités, l'expérience concrète que les populations du XIX^e siècle ont pu faire du chemin de fer ; elle invite à relativiser l'idée de « révolution » et à considérer l'assimilation du train comme une transformation progressive faite de continuités et de discontinuités, marquée par des résistances aussi bien que par des adhésions, animée par des luttes, des tensions et des conflits, et entraînant des mutations graduelles dans l'ensemble des sphères de la vie des collectivités.

Les chercheurs qui ont étudié la « domestication » de l'objet technologique et son intégration à la vie quotidienne (« how it is integrated into everyday life¹⁵⁹ ») conçoivent ce phénomène, non pas comme une révolution, mais comme un processus d'appropriation qui, dans une tension entre continuité et rénovation, implique une lente reconfiguration des pratiques et de la vie affective des usagers (« practical as well as emotional adaptation to technologies »), mais aussi de leur système de représentations (la technologie est « integrated into our universes of symbols and meaning¹⁶⁰ »). Plusieurs historiens canadiens ont appréhendé la modernisation technique dans une perspective semblable. Dans son étude sur l'expérience sensorielle des transformations urbaines à l'ère industrielle, Nicolas Kenny associe moins la modernisation aux transformations technologiques (« new technologies that redrew the contours of daily life ») qu'aux réponses collectives qu'elles engendrent (« wilful postures adopted in response to them¹⁶¹ ») ; elle se trouve surtout dans les façons dont le fait industriel marque les sens, s'imprime dans les corps, pénètre les esprits. La métaphore musicale de l'accordage (« tuned reciprocity among body, environment, and technology ») qu'utilise Joy Parr pour décrire les

¹⁵⁸ François Caron, *op. cit.*, p. 9.

¹⁵⁹ Merete Lie et Knut H. Sørensen, « Making Technology Our Own ? Domesticating Technology into Everyday Life », dans Merete Lie et Knut H. Sørensen (dir.), *Making Technology Our Own ? Domesticating Technology into Everyday Life*, Oslo, Scandinavian University Press, 1996, p. 1.

¹⁶⁰ *Ibid.*, p. 1, p. 3 et p. 10 et p. 17.

¹⁶¹ Nicolas Kenny, *The Feel of the City. Experiences of Urban Transformation*, Toronto, University of Toronto Press, 2014, p. 6. Kenny écrit encore : « The circumstances of modernity – the machines and factories, trains and steamships [...] – only actually became modern when their magnitude entered consciousness. »

manières dont les « technologies and environments are taken into the habits and practices of sensing bodies¹⁶² » dépeint parfaitement le processus par lequel les individus intérieurisent les systèmes techniques qui composent leur environnement. L'avènement d'une innovation qui les « désaccorde » déclenche un nouveau travail d'« incorporation ».

La notion de « ferrovarisation » prolonge les intuitions qui fondent ces lectures du processus de modernisation. Elle désigne moins l'apparition du chemin de fer sur le territoire d'une société que le processus d'appropriation et d'intériorisation collectives qu'elle provoque, et qui s'exprime à la fois dans les actions qui font le train (l'adhésion à la nouvelle technologie, la construction de voies ferrées multiples, les plaintes qui forcent des modifications du service, etc.) et dans l'action qu'exerce le train sur les populations (mutation des pratiques de mobilité, modification des valeurs, évolution des seuils de tolérance à diverses expériences sensibles, etc.). Elle engage l'historien sur le sentier d'une enquête qui arrime l'histoire, matérielle, du système ferroviaire et l'histoire, sociale et culturelle, des mutations anthropologiques qu'induit son implantation.

Cette démarche mobilise à la fois les perspectives de l'anthropologie historique et de l'histoire des sensibilités – qui est l'un de ses rameaux.

À la première, elle emprunte son terrain d'enquête – la vie ordinaire de populations massives, conçue comme un univers symbolique structuré¹⁶³ – et sa préférence pour les grands faits collectifs, qui touchent aux fondements des cultures du passé. L'anthropologie historique, selon le mot d'André Burguière, s'attache aux phénomènes « intériorisés par [une] société », qui font et qui règlent sa façon singulière d'être au monde ; c'est « l'étude de l'habituel », c'est « une histoire des habitudes¹⁶⁴ » qui définissent des collectivités humaines, habitudes à la fois mentales, comportementales, affectives et sensorielles. L'histoire de la ferrovarisation s'aventure sur une avenue apparentée. Elle concerne, certes, l'émergence d'une technologie nouvelle, qui relève de

¹⁶² Joy Parr, *Sensing Changes. Technologies, Environment, and the Everyday (1953-2003)*, Vancouver, UBC Press, coll. « Nature, History, Society », 2010, p. 3-4.

¹⁶³ Voir Peter Burke, *Qu'est-ce que l'histoire culturelle ?*, troisième édition, Paris, Les Belles Lettres, 2022 [2019], p. 57-83.

¹⁶⁴ André Burguière, « L'anthropologie historique », dans Jacques Le Goff (dir.), *La nouvelle histoire*, Paris, Éditions Complexe, coll. « Historiques », 1988 [1978], p. 142 et p. 145.

l'extraordinaire, mais elle vise à retracer son intégration progressive à la trame de la vie quotidienne, à ce qui constitue, pour les populations québécoises du XIX^e siècle, le cours ordinaire des choses, l'ordre des réalités habituelles, coutumières.

À l'histoire des sensibilités, mon enquête emprunte sa manière de constituer la vie sensible en objet historique et de montrer les solidarités profondes qui l'unissent aux autres facettes de la culture, que les historiens du sensible appréhendent comme un système complexe mobilisant simultanément la totalité des facultés humaines – l'action, l'émotion, la perception et la représentation. Mais que recouvre ce domaine du « sensible » ? Cette notion englobe deux champs, qui correspondent aux deux grandes désinences qu'a connues l'histoire des sensibilités dans le sillage des Annales françaises.

Cette ambivalence marque l'historiographie depuis l'article pionnier où Lucien Febvre constitue la « sensibilité » – ce « sujet neuf » – en objet d'histoire : s'il la fait surtout correspondre à « *la vie affective* et [à] ses manifestations », c'est-à-dire à l'univers des « émotions », il spécifie aussi qu'elle peut désigner aussi bien la « susceptibilité de l'être humain aux impressions d'ordre moral » que la propriété biologique « par laquelle l'homme et les animaux perçoivent les impressions¹⁶⁵ ». Deux plans, deux histoires possibles, donc : le plan moral et affectif d'un côté et le plan sensoriel, de l'autre. En suivant le sentier indiqué par Febvre, Robert Mandrou a repris son acception affective de la sensibilité en invitant « les historiens à faire une place dans leurs recherches et leurs explications aux sentiments, passions ou émotions collectives¹⁶⁶ », éloignant un peu plus la notion du domaine proprement sensoriel. Mais le dualisme a survécu et stimulé des pratiques historiennes variées. D'une part, sur le versant affectif et moral de la « sensibilité », on trouve une histoire attentive à la vie sociale des émotions et des sentiments. Des historiens du viol et de la pédophilie, par exemple, ont retracé l'évolution du seuil de tolérance aux violences infantiles et sexuelles depuis le XIX^e siècle en France, et la lente montée d'une sensibilité inédite à la souffrance psychologique des victimes¹⁶⁷. D'autre part,

¹⁶⁵ Lucien Febvre, « La sensibilité et l'histoire. Comment reconstituer la vie affective d'autrefois ? », *Annales d'histoire sociale*, vol. 3, n°s 1-2, 1941, p. 6.

¹⁶⁶ Robert Mandrou, « Pour une histoire de la sensibilité », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 14, n° 3, 1959, p. 581-582.

¹⁶⁷ Voir Georges Vigarello, *Histoire du viol (XVI^e – XX^e siècle)*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2000 [1998] ; Anne-Claude Ambroise-Rendu, *Histoire de la pédophilie (XIX^e – XXI^e siècle)*, Paris, Fayard, 2014.

sur le versant sensoriel, on découvre une histoire des sens, du corps et de ses sensations. L'histoire sensorielle (« sensory history ») qui se développe aux États-Unis à partir des années 1990¹⁶⁸ s'inscrit essentiellement dans cette seconde voie. Cette histoire étudie « the role of the senses in shaping people's experience of the past, shows how they understood their worlds and why, and is (or, at least, should be) very careful not to assume that the senses are some sort of “natural” endowment, unchangeable and constant¹⁶⁹ ».

Cette dualité historiographique renvoie au double caractère de la « sensibilité » elle-même, notion qui recouvre l'ensemble, historiquement et culturellement situé, des manières de sentir les stimuli qu'engendre le monde environnant et d'y réagir par l'émotion. Étudier la vie sensible des collectivités, c'est analyser à la fois les expériences sensorielles de leurs membres et l'univers, affectif et moral, des sentiments qu'ils éprouvent. Mais il faut éviter de voir dans cette dualité une invitation à choisir ; l'historiographie française et américaine, au contraire, invite les historiens à saisir l'imbrication de ces deux aspects de la sensibilité et les liens qui les rattachent aux autres formes de l'expression culturelle. Ce souci est déjà perceptible dans les ouvrages classiques de l'histoire des mentalités. Pour Mandrou, par exemple, l'étude de la « psychologie collective », formée de plusieurs strates qui vont « des sensations aux attitudes mentales commandées par les abstractions du langage », implique les « organes des sens » et force l'historien à reconstruire les « données élémentaires et spontanées du senti¹⁷⁰ ». Mais ce sont des travaux plus récents, surtout, qui ont donné à l'étude de ces imbrications son expression historiographique la plus aboutie. Deux exemples peuvent l'illustrer.

Dans son enquête sur le rôle et la présence des cloches dans les campagnes françaises du XIX^e siècle, Alain Corbin montre l'intrication de l'audition et de l'émotion. « La cloche a été bénite. Le son qu'elle émet tend donc à sacraliser l'espace. Or, on ne peut modifier par décret les sentiments éprouvés à l'audition des cloches ; il était donc logique, pour les tenants de la

¹⁶⁸ Voir George H. Roeder, « Coming to Our Senses », *Journal of American History*, vol. 81, n° 3, décembre 1994, p. 1116.

¹⁶⁹ Mark Smith, « Producing Sense, Consuming Sense, Making Sense : Perils and Prospects for Sensory History », *Journal of Social History*, vol. 40, n° 4, été 2007, p. 842. Voir aussi Mark Smith, *Sensing the Past. Seeing, Hearing, Smelling, Tasting and Touching in History*, Berkeley et Los Angeles, University of California Press, 2007.

¹⁷⁰ Robert Mandrou, *Introduction à la France moderne (1500-1640). Essai de psychologie historique*, Paris, Albin Michel, coll. « L'évolution de l'humanité », 1974 [1961], p. 75-76.

déchristianisation, d'interdire les sonneries¹⁷¹. » L'émotion que renferme la cloche dépasse toutefois largement cet aspect religieux ; les pratiques campanaires fondent l'identité même des communautés rurales. « La cloche est objet de fierté » et son prestige se mesure par la force, le nombre et la qualité des sonneries¹⁷². De là cette indignation que suscite dans plusieurs paroisses leur dépendaison. « La suppression des sonneries atteignait la communauté qui perdait ainsi un élément décisif de la maîtrise sacrale de son espace. [...] Le silence des cloches était une marque d'infamie¹⁷³. » Puisons l'autre exemple aux États-Unis. Dans ses travaux sur la guerre de Sécession et le paysage sonore du XIX^e siècle, Mark Smith analyse une imbrication comparable. La perception que les états nordiques se font du sud, et réciproquement, s'appuie sur l'habitude sensorielle : dans le nord industrialisé, où l'on perçoit le bourdonnement des industries comme le signe du progrès, on se représente le sud comme un espace silencieux où résonne la plainte douloureuse de l'esclave ; dans le sud esclavagiste, qui célèbre son paysage sonore paisible et pastoral, le nord apparaît comme un espace bruyant, aliéné par une industrialisation excessive¹⁷⁴. La cristallisation des identités contrastées du nord et du sud s'enracine dans l'expérience auditive, à laquelle Smith attribue un rôle causal dans la genèse et le renforcement d'une hostilité mutuelle¹⁷⁵.

Ces travaux conduisent l'historien des chemins de fer passablement loin de son territoire. Au-delà de la disparité des objets, pourtant, ce qui compte, c'est la problématique générale d'une histoire des sensibilités qui s'efforce de restituer les manières dont la vie sensorielle et affective s'arrime, pour des populations déterminées, à des ensembles d'objets, de pratiques et de représentations collectives, formant ainsi des systèmes évolutifs soumis au temps historique – au « temps court » des événements comme à la « longue durée » de ces phénomènes culturels « que le temps use mal et véhicule très longuement¹⁷⁶ ». C'est cette manière de faire de l'histoire, qui rattache, comme le résume Hervé Mazurel, « le psycho-affectif au social-historique », qui

¹⁷¹ Alain Corbin, *Historien du sensible. Entretiens avec Gilles Heuré*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2000, p. 110.

¹⁷² Alain Corbin, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2013 [1994], p. 128-129.

¹⁷³ Alain Corbin, *Historien du sensible*, op. cit., p. 111.

¹⁷⁴ Mark Smith, *Listening to Nineteenth-Century America*, Chapel Hill et Londres, The University of North Carolina Press, 2001, p. 19-193.

¹⁷⁵ Ibid., p. 12, p. 40-41 et p. 193.

¹⁷⁶ Fernand Braudel, op. cit., p. 45 et p. 50.

appréhende « la triade corps-affects-psyché comme un continuum¹⁷⁷ », que la notion de ferroviairisation applique à l'étude du chemin de fer. Elle conçoit son implantation non seulement comme une innovation technique, mais comme une transformation culturelle qui se répercute simultanément dans les sphères enchevêtrées des pratiques, des sensibilités et des représentations collectives.

0.3.2 Découpage historique et thématique de l'enquête : objets et période

J'ai présenté jusqu'ici la « ferroviairisation » comme un phénomène avéré. Mais cette notion – on l'aura compris – constitue en elle-même une hypothèse historique, qu'une enquête doit démontrer et, le cas échéant, nuancer. Quittons désormais l'univers abstrait de la réflexion théorique pour entrer dans l'atelier de l'historien. Comment parvenir à retracer cette ferroviairisation ? Où faut-il traquer ses manifestations concrètes et ses différents visages ? Par quels truchements empiriques peut-on saisir le phénomène ? Quelles sont les fenêtres qui permettront de l'observer ? Comment montrer l'effet que l'implantation du train peut avoir sur l'entrelacs des manières de sentir, d'agir et de penser ?

L'hypothèse de la ferroviairisation et la traversée des sources disponibles sur le chemin de fer québécois du XIX^e siècle m'ont amené à sélectionner neuf objets spécifiques, auxquels sont consacrés les neuf chapitres qui suivent : dans chacun d'entre eux, l'étude explore et découvre l'une des facettes concomitantes de la ferroviairisation, reconstituant ainsi morceau par morceau la mosaïque d'un processus historique global. L'analyse de ces objets appelle et mobilise parfois des concepts particuliers ; ils seront définis au moment opportun dans les chapitres où ils sont respectivement introduits.

Le bilan historiographique l'indique : la constitution graduelle du réseau ferroviaire québécois au XIX^e siècle n'a jamais fait l'objet d'une reconstruction systématique. Sa croissance, sa physionomie, sa distribution géographique, son animation : la restitution, notamment quantitative, de ces différents paramètres (chapitre 1) illustre avec précision la dissémination sur le territoire des voies ferrées et des trains, qui s'infiltrent partout dans l'écoumène, tant rural

¹⁷⁷ Hervé Mazurel, « Introduction. L'exploration du sensible », dans Alain Corbin et Hervé Mazurel (dir.), *Histoire des sensibilités*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « La vie des idées », 2022, p. 22.

qu'urbain. À ce processus matériel se greffe un faisceau de mutations corrélées et convergentes : les chemins de fer introduisent dans l'espace des réalités nouvelles dont la perception, visuelle (chapitre 2) et auditive (chapitre 3), modifie l'expérience sensible que les populations font des environnements qu'elles habitent ; des clientèles diverses et sans cesse croissantes intègrent le train à leurs pratiques de déplacement (chapitre 4) et à leurs loisirs (chapitre 5) ; l'interaction physique avec les chars forge une nouvelle sensibilité à l'inconfort corporel, qui exerce une pression sur l'aménagement des wagons (chapitre 6), et nécessite une discipline des corps, dont les comportements s'acclimatent au nouveau système technique (chapitre 7) ; le voyage en train, enfin, renforce la valorisation de la vitesse (chapitre 8) et de la ponctualité (chapitre 9), qui contribue en retour à modeler le service ferroviaire.

L'étude successive de ces processus conjoints permet de suivre la ferroviarisation progressive d'une société, dans son mouvement bilatéral. Elle fait apparaître l'intrication d'un système ferroviaire propre au monde canadien et québécois (un réseau grandissant, des équipements changeants, une réglementation, des pratiques codifiées, des imprimés publicitaires, une gamme de services, etc.) et des collectivités qui le construisent, l'utilisent, cohabitent avec lui et l'intériorisent, le dispositif technique et le monde social évoluant ensemble en se façonnant mutuellement. L'analyse doit rester attentive à la diversité des groupes, aux clivages ethnoculturels et à la pluralité des lieux qui composent la société québécoise du XIX^e siècle, bref aux évidentes disparités qui caractérisent la ferroviarisation, processus inégal, jamais uniforme, dont le rythme et l'intensité varient tant socialement que géographiquement. Mais l'enquête focalise l'attention sur le mouvement global. Ce choix d'échelle – le Québec dans son ensemble – en limite nécessairement la granularité : il peut rendre invisible, par exemple, l'expérience singulière d'une communauté ciblée ou d'une catégorie d'usagers spécifique (les Autochtones, les cultivateurs d'une localité mal desservie, les touristes étrangers, l'élite privilégiée qui bénéficie de wagons privés, etc.). Il gagne toutefois en étendue ce qu'il perd en précision : lui seul peut rendre perceptibles des mutations culturelles qui transcendent, au moins en partie, les divisions inhérentes à toute collectivité, et qu'une échelle d'analyse plus restreinte ne permettrait pas de déceler.

Mais quelle fenêtre temporelle faut-il choisir pour parvenir à observer ces mutations ?

En Europe occidentale, soutient Schivelbusch, « l'assimilation culturelle et psychique du train [...] est achevée vers le milieu du siècle¹⁷⁸ ». Cette périodisation, cependant, ne peut guère s'appliquer à la situation canadienne, où les chemins de fer ne s'enracinent véritablement sur le territoire que vers 1850, avec l'éclatement du premier « boom¹⁷⁹ » ferroviaire local. Il faut par conséquent opter pour un découpage historique plus ample. Mais l'interprétation de Schivelbusch souffre en outre d'une double lacune. Elle repose en premier lieu sur une généralisation qu'il est difficile d'étendre à l'ensemble des secteurs d'une société : les divers segments d'une population dispersée n'ont assurément pas la même expérience des chemins de fer, et il faut concevoir son assimilation comme un processus étendu dans la durée, que des groupes dissemblables vivent de façon décalée. Sa périodisation perd en second lieu sa justesse quand on cesse de concevoir l'assimilation comme une simple acclimatation « psychique » à la vitesse nouvelle. La lecture de Schivelbusch semble supposer que le train cesse d'évoluer après sa mise au point technique ; la modernisation continue du service ferroviaire, pourtant, ne cesse de modifier l'expérience et de relancer l'assimilation, processus continu qui ne s'interrompt définitivement, d'une certaine manière, qu'à l'époque où le train tombe en désuétude.

Mais l'infinie de l'histoire ne dispense pas les historiens de choisir une période et d'opérer un découpage nécessairement arbitraire dans l'océan sans rivage du temps. Et il reste que, pour parvenir à saisir la ferroviarisation d'une société, c'est à la phase première et cruciale de l'assimilation collective qu'il faut s'intéresser, celle où le chemin de fer se banalise, où il cesse progressivement d'appartenir à l'extraordinaire pour devenir une réalité coutumière, implantée dans les habitudes. La période retenue s'étend de 1832 à 1886 et correspond ainsi au premier demi-siècle de la vie ferroviaire québécoise. La borne temporelle initiale paraît s'imposer d'elle-même : l'année 1832, en effet, marque l'incorporation de la première compagnie ferroviaire bas-canadienne (Champlain & St. Lawrence), qui ouvre en 1836 le premier chemin de fer du Canada, entre Saint-Jean et La Prairie. Le choix de la borne terminale est moins aisé. Deux facteurs, cependant, militent fortement en faveur de l'année 1886.

¹⁷⁸ Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, op. cit., p. 134.

¹⁷⁹ George Roy Stevens, *Canadian National Railways*, t. 1, op. cit., p. 59.

D'une part, on l'a vu, c'est à l'été 1886 qu'est inaugurée la liaison ferroviaire transcontinentale entre Montréal et le Pacifique. Cet avènement, qui est aussi un événement, est d'autant plus significatif qu'il représente l'aboutissement et le couronnement d'une ère commencée cinquante ans plus tôt : l'ouverture du Canadian Pacific accomplit effectivement un rêve caressé depuis les années 1830 et 1840¹⁸⁰, aussi vieux dans les colonies britanniques que le chemin de fer lui-même. On peut en ce sens considérer que l'ère « pionnière » du chemin de fer « really ended with the completion of the Canadian Pacific Railway to Canada's West Coast in 1885¹⁸¹ ». La coïncidence remarquable de l'inauguration du service transcontinental et du cinquantenaire du chemin de fer québécois redouble d'ailleurs la valeur symbolique de l'année 1886, qui procure aux contemporains la conscience de l'historicité du rail et de leur propre modernité. L'intervalle séparant 1832 et 1886 n'a donc pas seulement l'avantage de constituer une sorte d'unité temporelle, couvrant approximativement un demi-siècle ; il correspond à une période cohérente de l'histoire ferroviaire locale, perçue comme telle par les contemporains.

D'autre part, c'est seulement à partir des années 1880 que le train conquiert toutes les régions du Québec et qu'il devient à peu près impossible d'y habiter sans le voir ou l'entendre, sans y être exposé et en entendre continuellement parler. Après les années 1850, il faut attendre les années 1870 et 1880 avant de voir le réseau ferroviaire entrer dans sa phase d'expansion majeure¹⁸². En ce sens, il serait incongru de clore à une date plus précoce une enquête sur la ferroviarisation du Québec, car c'est au milieu des années 1880 que le chemin de fer canadien atteint son âge d'or. La vapeur domine alors souverainement l'univers des transports publics : l'automobile et l'avion ne sont pas encore entrés en scène ; de son côté, la diligence, qui connaissait son apogée dans les années 1830 et 1840, poursuit un inévitable déclin, privée de ses anciens itinéraires long-courriers par une locomotive conquérante qui, à partir des années 1850, l'asservit en la réduisant à un rôle subalterne¹⁸³.

¹⁸⁰ Voir Pierre Berton, *Le grand défi. Le chemin de fer canadien*, t. 1, *op. cit.*, p. 21-22.

¹⁸¹ Edward F. Bush, *loc. cit.*, p. 196. La construction de la voie ferrée transcontinentale est achevée le 7 novembre 1885.

¹⁸² Voir Gaétan Gervais, *op. cit.*

¹⁸³ Voir Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1998, p. 90, p. 143-150 et p. 162-169.

La période retenue (1832-1886) a le mérite de constituer une nappe temporelle à la fois suffisamment brève pour qu'une étude approfondie soit possible et suffisamment étendue pour que cette étude soit pertinente. L'assimilation d'une technologie s'étale dans la durée : il faut, pour en étudier le déroulement, l'appréhender de façon diachronique. En situant l'enquête dans un ample cadre temporel, en choisissant de suivre attentivement le phénomène au fil du premier demi-siècle de la vie ferroviaire, l'historien s'autorise la saisie de mutations dont l'évolution n'obéit pas toujours au temps court et saccadé des grands événements et de l'actualité.

0.4 SOURCES ET INDICATIONS MÉTHODOLOGIQUES

L'histoire, on le sait, est une « connaissance par traces¹⁸⁴ ». Quelles sources, quels documents, quelles archives peut-on ou doit-on explorer pour retracer la ferroviairisation de la société québécoise entre 1832 et 1886 ? Pour l'historien, ce phénomène se donne à lire dans l'ensemble des traces qu'ont laissées les interactions tantôt harmonieuses, tantôt conflictuelles entre plusieurs séries d'acteurs – les promoteurs qui favorisent l'essor du chemin de fer, les compagnies qui vendent le service ferroviaire, les médiateurs qui le publicisent, le public et les usagers qui le consomment, le personnel qui l'assure, les instances gouvernementales qui l'encadrent, les populations qui circulent et qui vivent à proximité des rails, les objets ferroviaires eux-mêmes, enfin, qui engendrent des réactions contrastées. Mais où chercher ces traces et comment les repérer, de quelles manières peut-on les faire parler ? « Tout livre d'histoire digne de ce nom devrait comporter », écrit Marc Bloch, une section « qui s'intitulerait à peu près : Comment puis-je savoir ce que je vais vous dire ?¹⁸⁵ ». Il ne s'agit pas de refaire pas à pas toutes les étapes de l'enquête – on trouvera souvent dans l'analyse elle-même la trace des démarches déductives qui m'ont amené à tirer tel fait de tel document –, mais de décrire les grands paramètres qui ont présidé à la recherche et à la collecte des données historiques.

Prêtons-nous au jeu.

0.4.1 « Comment puis-je savoir ce que je vais vous dire ? »

¹⁸⁴ Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire, ou Métier d'historien*, Paris, Dunod, coll. « Ekho », 2020 [1949], p. 106.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p. 124.

On peut certainement étendre à mon objet cette remarque qu'Antoine Prost adresse aux historiens des représentations : « tout, à condition de savoir le lire, peut introduire à l'univers des représentations d'un groupe¹⁸⁶ ». Il paraît dès lors insensé d'isoler une source ou un groupe de sources restreint ; ma problématique m'oblige au contraire à m'ouvrir à tout document potentiel, à donner place, comme le dit Pascal Ory, « à la totalité des sources documentaires possibles¹⁸⁷ ».

Les vastes collections (elles regroupent des archives et d'innombrables sources imprimées) de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), de Bibliothèque et Archives Canada (BAC) et de Canadiana constituent les bases documentaires principales de l'enquête, auxquelles se sont greffées deux autres bases importantes, mais secondaires (les archives du Musée ferroviaire Exporail et la collection, tant archivistique qu'iconographique, du Musée McCord), et quelques sources isolées, épisodiquement mobilisées¹⁸⁸. Ces cinq collections m'ont permis de rassembler une imposante masse de documents polymorphes, dont plusieurs volets n'ont jamais été exploités. Les sources composant cet ensemble articulent le qualitatif et le quantitatif et proviennent de quatre catégories de producteurs¹⁸⁹.

La première catégorie rassemble les instances parlementaires et les ministères impliqués dans l'administration des travaux publics et des transports, sous les divers régimes et paliers gouvernementaux – Bas-Canada, Province du Canada, gouvernement provincial du Québec, gouvernement fédéral du Canada – qui se partagent, entre 1832 et 1886, la gestion du territoire québécois. De cette catégorie émanent d'abord l'ensemble (que j'ai systématiquement dépouillé) des recueils de lois annuelles et des sources parlementaires, composées des procès-verbaux et des débats de l'assemblée ainsi que des documents déposés en chambre à chaque session du parlement. Les archives gouvernementales, dans lesquelles j'ai tenté de repérer la totalité des fonds et des dossiers se rapportant aux chemins de fer du Québec, complètent ces séries : principalement conservées à Québec et Ottawa, elles renferment une vaste documentation sur les

¹⁸⁶ Antoine Prost, « Sociale et culturelle, indissociablement », dans Jean-Pierre Rioux et Jean-François Sirinelli (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1997, p. 142.

¹⁸⁷ Pascal Ory, *L'histoire culturelle*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 2019 [2004], p. 44.

¹⁸⁸ Plusieurs documents épars ont été retrouvés dans les archives de la ville de Montréal et dans celles du diocèse de Montréal, du Musée des sciences et de la technologie du Canada, du groupe TRAQ, du séminaire de Trois-Rivières et, enfin, de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine.

¹⁸⁹ On consultera la bibliographie finale pour la liste exhaustive de ces sources.

activités des comités, ministères et fonctionnaires chargés, sur les scènes fédérale et provinciale, d’encadrer la vie ferroviaire et l’activité des compagnies présentes sur le territoire québécois. L’ensemble de cette première catégorie documentaire forme une volumineuse masse de renseignements variés : les lois, les rapports annuels et les statistiques, la correspondance ministérielle, les procès-verbaux, les documents que les compagnies transmettent au gouvernement ou ceux que produisent les ingénieurs chargés d’inspecter les voies ferrées contiennent non seulement des informations essentielles sur le réseau et l’équipement ferroviaire, mais aussi sur le service et la fréquentation des trains, l’expérience des usagers, les accidents et la sécurité, la cohabitation des populations et des chemins de fer partout sur le territoire.

Les compagnies ferroviaires forment la deuxième catégorie de producteurs. Elles publient des documents promotionnels, de nombreux rapports officiels (semestriels, annuels ou spéciaux), des indicateurs, des guides de voyage et des règlements détaillés, masse à laquelle s’ajoute la documentation « interne » que génèrent leurs opérations et que renferment leurs archives. Le fonds principal, incontournable, est celui des Chemins de fer nationaux (Archives du Canada), qui renferme la documentation du Grand Tronc, de l’Intercolonial et de nombreuses compagnies québécoises mineures du XIX^e siècle qui, absorbées au fil des années par de plus grandes entités, sont devenues, après leur disparition, des constituants du Canadien National. Ces sources forment un gisement riche. Elles fournissent des informations cruciales sur le service ferroviaire et son administration, les loisirs, la composition sociale, les usages et les exigences de la clientèle, la ponctualité et le découpage du temps.

La presse périodique constitue la troisième catégorie. Les journaux du passé, selon l’heureuse expression de Micheline Cambron, sont des « cimetières discursifs¹⁹⁰ » aussi riches qu’infinis. Difficile voire impossible d’appréhender pleinement le XIX^e siècle sans plonger dans l’univers du discours médiatique, qui permet une immersion dans la vie quotidienne de l’époque. La presse québécoise fournit une source continue et journalière : elle donne accès au déroulement ordinaire, aux infimes détails de la vie ferroviaire ; elle permet d’en suivre finement l’évolution

¹⁹⁰ Micheline Cambron, Alex Gagnon et Myriam Côté, « Plonger dans la presse. Pour une saisie globale de la vie culturelle de l’entre-deux-guerres », dans Micheline Cambron, Myriam Côté et Alex Gagnon (dir.), *Les journaux québécois d’une guerre à l’autre. Deux états de la vie culturelle québécoise au XX^e siècle*, Québec, Codicille éditeur, coll. « Premières approches », 2018, p. 5.

au cours du demi-siècle en entier, au fil des semaines, des mois, des années qui le composent. Les plaintes, les critiques, les récits d'excursion et reportages, les témoignages, les illustrations, les annonces, tout, enfin, ce que publient les journaux apporte un éclairage irremplaçable sur l'expérience concrète du chemin de fer et du train.

La quatrième catégorie, plus éclatée que les précédentes, réunit des voyageurs, des acteurs du monde ferroviaire et d'autres observateurs de tout acabit (écrivains, érudits, membres du clergé, mémorialistes, photographes, etc.). Ils ont en commun d'avoir laissé des témoignages : correspondance, mémoires ou journaux intimes, brochures ou écrits variés, fictions ou poèmes, images ou cartes géographiques, récits de voyage, sermons ou œuvres d'art susceptibles de renseigner sur la vie ferroviaire et sur les perceptions, usages, sensibilités, appréciations des voyageurs du XIX^e siècle. Ces documents ont été puisés à la fois dans les archives (comme la correspondance personnelle de politiciens amenés à prendre régulièrement le train, par exemple), dans les collections iconographiques ou dans la nébuleuse des imprimés non médiatiques, qui vont, par exemple, des mandements d'évêques à la prose essayistique, du roman au manuel scolaire, du guide touristique aux rapports des commissions royales.

« L'illusion serait grande d'imaginer qu'à chaque problème historique réponde un type unique de documents, spécialisé dans cet emploi. » Plus l'historien, écrit Marc Bloch, « s'efforce d'atteindre les faits profonds, moins il lui est permis d'espérer la lumière autrement que des rayons convergents de témoignages très divers dans leur nature¹⁹¹. » Mon objet me force à mettre cette leçon en application et l'ensemble de mes sources regroupe trois types d'information.

On y trouve à la fois des « témoignages volontaires » (une loi, des statistiques récoltées par un ministère, un rapport d'inspection officiel signé par un ingénieur du gouvernement, etc.), c'est-à-dire « constitués pour l'information de leurs lecteurs, présents ou futurs », et des « témoignages involontaires¹⁹² » (une lettre à son épouse d'un politicien irrité par le retard d'un convoi, un billet de train retrouvé dans les archives, etc.), produits par des acteurs dont l'intention

¹⁹¹ Marc Bloch, *op. cit.*, p. 119. Henri-Irénée Marrou écrit aussi que la réponse aux « problèmes subtils » est « fournie par la convergence de mille indices dispersés » (*De la connaissance historique*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2016 [1954], p. 68).

¹⁹² Antoine Prost, *op. cit.*, p. 62. Voir aussi à ce sujet Marc Bloch, *op. cit.*, p. 112.

n'était pas de générer des renseignements sur l'état de leur société ou sur leur époque. J'ai continuellement soumis les témoignages volontaires à une double lecture, toute enquête trouvant avantage à « traiter [ces] témoignages volontaires comme involontaires, et à les interroger sur autre chose que ce qu'ils voulaient dire¹⁹³ ». Émerge ainsi un troisième type d'information : les renseignements implicites que révèlent les témoignages volontaires ou que leur existence même suggère parfois, et qui se superposent à leur intention première. Prenons un exemple : dans telle série d'indicateurs ferroviaires, on peut déchiffrer l'évolution des vitesses et lire l'affinement progressif de la mesure du temps ; les arguments que servent à leur clientèle les publicités qu'ils contiennent révèlent en outre les attentes, les craintes ou les désirs des voyageurs, de même que les désagréments qu'ils doivent parfois subir.

Mais il demeure à l'évidence impossible de lire tous les mots et de voir toutes les traces que la société québécoise a produites pendant cinquante années de son existence. Nombre de ces traces ont disparu, et il fallait trouver un moyen, parmi celles qui ont survécu, de faire émerger et d'agglomérer les sources essentielles, souvent noyées dans des ensembles documentaires où elles gisent éparses. Il fallait, à partir des outils de recherche numériques, élaborer une méthode d'exploration susceptible de répertorier, dans les collections disponibles, la vaste majorité des documents capables de livrer sur la vie ferroviaire québécoise du XIX^e siècle des informations éclairantes.

0.4.2 Une exploration numériquement assistée

Depuis une vingtaine d'années, aucun historien n'échappe totalement aux outils numériques. Ceux-ci ouvrent des possibles ; mais ils introduisent aussi des biais dont il faut prendre conscience¹⁹⁴.

La localisation des fonds et dossiers d'archives indispensables à l'historien des chemins de fer est relativement aisée : elle requiert moins l'usage inventif des moteurs de recherche qu'une connaissance fine des politiques ferroviaires et de l'arborescence des compagnies du XIX^e siècle. Mais il fallait aller au-delà des sources les plus évidentes et ces moteurs de recherche

¹⁹³ Antoine Prost, *op. cit.*, p. 63.

¹⁹⁴ Voir Ian Milligan, *The Transformation of Historical Research in the Digital Age*, Cambridge, Cambridge University Press, coll. « Elements in Historical Theory and Practice », 2022.

m'ont aussi permis de repérer des documents complémentaires et moins attendus. En conduisant dans la totalité des répertoires des Archives nationales du Québec et du Canada plusieurs sondages thématiques¹⁹⁵, j'ai pu détecter, dans des fonds ne concernant pas le monde ferroviaire, des dossiers et des pièces isolées recelant quelques informations éparses mais précieuses sur les chemins de fer ou sur l'expérience de ses usagers au XIX^e siècle. Les papiers de plusieurs députés et la correspondance privée de familles notoires et d'individus habitant une région ferroviairisée, par exemple, renferment des informations insoupçonnées que seule une fouille patiente peut parvenir à débusquer.

Des remarques s'imposent sur cette correspondance et les écrits privés. Comment parvenir à connaître l'expérience concrète de l'usager ordinaire du chemin de fer, au XIX^e siècle ? Contrairement à l'anthropologue observant des populations vivantes, l'historien qui interroge des morts ne peut pas mener d'enquêtes orales auprès des disparus : la médiation des documents et de la trace écrite est « la plus lourde des servitudes techniques » qui pèsent sur lui ; elle lui procure un « sentiment aigu de ses limites¹⁹⁶ ». Mais j'ai postulé que la correspondance privée offrirait dans une certaine mesure un substitut de cette oralité perdue. L'intuition s'est avérée juste, mais le problème demeurait presque entier : où trouver cette correspondance, laquelle fallait-il compulsier, comment confectionner un échantillon valable – et maîtrisable, c'est-à-dire n'impliquant pas une somme sisyphéenne de travail – à partir des dizaines de milliers de lettres d'autrefois échouées et disséminées partout dans les dépôts d'archives ? Les éditions disponibles de la correspondance privée et des écrits personnels de figures (parfois marquantes, mais pas toujours) du XIX^e siècle ont largement été mobilisées. Mais, au-delà de cette pointe de l'iceberg, le hasard, le flair et la patience sont l'unique méthode. En ciblant à la fois de purs inconnus et quelques personnages ayant habité des régions ferroviairées, il m'a fallu, en espérant y faire de

¹⁹⁵ J'ai systématiquement interrogé la collection archivistique de BAnQ à l'aide des mots-clés « chemin de fer », « locomotive », « gare », « wagon », « train », « ferroviaire », « chars », « Grand Tronc » et « Intercolonial ». Des termes secondaires ayant une portée thématique plus restreinte (« sifflet » et « buffet », par exemple) se sont ponctuellement ajoutés aux précédents. La collection de BAC, nettement plus vaste dans la mesure où elle couvre l'ensemble du Canada, exige des sondages plus ciblés. Dans un premier temps, j'ai tenté d'y repérer, à partir du terme générique « chemin de fer », l'ensemble des fonds, séries et dossiers concernant les chemins de fer québécois du XIX^e siècle. Dans un deuxième temps, j'ai fouillé le reste de la collection, de façon à y repérer d'autres pièces isolées, à partir des termes « locomotive », « gare », « wagon », « railroad », « railway », « ferroviaire » et « train ». À ces explorations se sont ajoutées, ponctuellement, d'autres recherches thématiques plus précises (dans les fonds ferroviaires et certaines parties de la collection) à partir d'une série de termes relatifs aux gares, aux voyageurs et aux wagons.

¹⁹⁶ Henri-Iréne Marrou, *op. cit.*, p. 64, p. 52 et p. 72.

belles captures, plonger à l'aveugle mes filets dans les mers de plusieurs fonds d'archives – numérisés dans certains cas, physiques dans d'autres. Les pêches ont rarement été décevantes.

Les moteurs de recherche numériques ont aussi guidé mon inventaire des sources écrites, cartographiques et iconographiques que contiennent les catalogues et les collections numériques de Canadiana et de BAnQ, dans lesquels j'ai recensé la totalité des imprimés – plusieurs numérisés, certains microfilmés, d'autres encore accessibles dans les salles de la Bibliothèque nationale, à Montréal – parus entre 1832 et 1886 et contenant un ou plusieurs terme(s)¹⁹⁷ se rapportant au chemin de fer ou à la vie ferroviaire. Ce mode d'exploration ratisse un large terrain et permet le repérage de sources imprévues : si nombre d'entre elles sont secondaires, il reste qu'elles apportent des informations dispersées dont le cumul finit par former une masse de renseignements appréciable. Bien sûr, il reste impossible au chercheur solitaire de scruter chaque recoin des centaines de documents que le tamis des moteurs de recherche lui permet d'exhumier. L'inéluctable « bruit » que produisent des sondages thématiques d'une telle ampleur nécessite un effort de triage qu'il n'est pas toujours facile de réaliser efficacement. Des documents peuvent se perdre dans le cours de cette sélection visant à séparer le grain de l'ivraie. Mais les sources essentielles, sans doute, ont rarement échappé à mon radar : un simple survol a souvent permis de cibler les profitables et d'identifier les infructueuses ; celles qui paraissaient propres à éclairer mes objets ont toujours été conservées et minutieusement examinées.

Dans ce repérage des sources imprimées, j'ai veillé à limiter le biais numérique en intégrant à mon corpus des documents non numérisés (microfilmés ou non). Comme le constate Ian Milligan, la numérisation croissante des documents historiques, inévitablement sélective, entraîne l'invisibilisation de ceux qui ne le sont pas : elle incite insidieusement les historiens, depuis les années 2000, à négliger les sources non numérisées, dont la consultation est plus coûteuse et qui sont dès lors moins souvent citées que les sources numérisées¹⁹⁸. Aussi les fouilles dans le catalogue numérique des bibliothèques nationales ont-elles été complétées par le

¹⁹⁷ Six mots-clés ont été systématiquement utilisés pour sonder ces collections : « chemin de fer », « locomotive », « gare », « wagon », « railway » et « railroad ». Le lexique ferroviaire ayant évolué au cours du siècle, d'autres mots-clés secondaires ont parfois été utilisés pour maximiser la couverture thématique (« chemin à lisses » ou « chars », par exemple). À ceux-ci se sont ajoutés les noms des compagnies ferroviaires actives sur le territoire québécois entre 1832 et 1886.

¹⁹⁸ Voir Ian Milligan, *op. cit.*, p. 2, p. 10-13 et p. 18-19. La numérisation privilégie les documents microfilmés.

dépouillement d'ouvrages de référence (sur les productions littéraire, picturale et photographique du XIX^e siècle¹⁹⁹) et de répertoires bibliographiques (concernant la poésie, les récits de voyage et les écrits intimes²⁰⁰), qui m'ont permis de découvrir quelques sources écrites et iconographiques complémentaires.

Les outils numériques sont des instruments de découverte permettant de repérer des sources dans des collections dont la taille défie toute volonté de saisie exhaustive. Mais ils sont également des instruments d'analyse qui accompagnent la lecture des documents numérisés. L'océrisation de corpus massifs m'a permis de répertorier, à l'intérieur de sources sérielles, la présence et les occurrences lexicales du thème ferroviaire, accélérant et facilitant ainsi grandement l'analyse de masses documentaires qui demeuraient auparavant immaîtrisables. Ma lecture de la presse et des sources parlementaires (les lois, documents déposés, débats et procès-verbaux) s'est largement appuyée sur la reconnaissance optique des caractères dans les collections numériques de Canadiana et de BAnQ. Mais, si l'océrisation s'avère indispensable pour soutirer à ces documents tout ce qu'ils ont à dire, le numérique, ici encore, a ses limites : la méthode la plus fructueuse, ou plutôt la moins vulnérable au biais numérique, repose sur un couplage systématiquement orchestré des dépouillements « assistés », c'est-à-dire des sondages thématiques visant à repérer les occurrences de termes particuliers, et des dépouillements « naturels », fondés sur les index thématiques et sur le feuilletage traditionnel du document. Car l'océrisation a ses ratés : l'inégale qualité des documents originaux rend imparfaite la reconnaissance des caractères, qui tend à « oublier » plusieurs occurrences d'un mot ou d'une expression. Pour remédier à cette lacune, les sources majeures (les documents parlementaires, par exemple) ont toujours été soumises à un dépouillement traditionnel, complété dans un deuxième temps par quelques sondages thématiques destinés à déceler des éléments supplémentaires – un article sur les chemins de fer dans une loi qui porte sur une autre matière, par exemple.

¹⁹⁹ Maurice Lemire (dir.), *Dictionnaire des œuvres littéraires du Québec*, tome 1 : *Des origines à 1900*, Montréal, Fides, 1980 ; Mario Béland (dir.), *La peinture au Québec (1820-1850). Nouveaux regards, nouvelles perspectives*, Québec, Musée du Québec/Les Publications du Québec, 1991 ; Dennis Reid (dir.), *Krieghoff. Images of Canada*, Toronto, Art Gallery of Ontario, 1999 ; Hélène Samson et Suzanne Sauvage, *Notman. A Visionary Photographer*, Paris/Montréal, Hazan/Musée McCord, 2016.

²⁰⁰ Jeanne d'Arc Lortie et Yolande Grisé, *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 3 à 12 (1827-1867), Montréal, Fides, 1990-2000 ; Pierre Rajotte, *Le récit de voyage au XIX^e siècle. Aux frontières du littéraire*, Montréal, Triptyque, 1997 ; Yvan Lamonde, *Je me souviens. La littérature personnelle au Québec (1860-1980)*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, coll. « Instrument de travail », 1983.

L'étude de la presse exige des précautions analogues. Comme toute masse sérielle dont le volume dépasse nos capacités de saisie, les journaux obligent les historiens à renoncer à l'exhaustivité et à lui préférer l'échantillonnage et des « sondages stratégiquement bien situés²⁰¹ ». Ceux-ci nécessitent une combinaison de modes d'exploration variables. Du vaste corpus des journaux publiés au Québec entre 1832 et 1886, j'ai tiré un volumineux échantillon représentatif des disparités et des bigarrures de l'univers journalistique du XIX^e siècle. Il ne néglige aucun secteur : la diversité régionale, les journaux urbains et ruraux, la grande presse d'information (née vers la fin de la période) et la presse d'opinion, les feuilles anglophones et francophones, hebdomadaires et quotidiennes, libérales et conservatrices, illustrées et humoristiques y sont représentées. De cet échantillon émane une colossale masse de discours. Elle se compose de plusieurs milliers d'articles (entrefilets, éditoriaux, chroniques, reportages, récits d'excursion), d'annonces, de publicités et d'illustrations, répertoriés à partir d'un dépouillement méthodique fondé sur trois types d'exploration²⁰².

J'ai soumis plusieurs journaux à des dépouillements *exhaustifs* portant sur des périodes plus ou moins étendues. Le principe de cette exploration est simple : il s'agit de parcourir, pour telles années, la totalité des numéros qui contiennent une allusion aux chemins de fer (ce qui veut souvent dire tous les numéros, ou presque), souvent localisés avec la reconnaissance optique de caractères²⁰³. Plusieurs journaux ont plutôt fait l'objet de dépouillements *partiels*. Ce deuxième type d'exploration substitue à la lecture intensive de périodes ciblées une traversée longitudinale qui procède par bonds réguliers : il consiste à parcourir, dans tel journal, sans le secours de l'océrisation, un nombre déterminé de numéros sélectionnés en fonction de l'intervalle temporel qui les sépare (une, deux ou quatre livraisons par mois, selon les périodes et les cas). À cette double prospection se sont ajoutées des fouilles *ponctuelles* dans l'ensemble des journaux archivés²⁰⁴. Orientées vers des finalités précises contrairement aux deux précédentes, ces perquisitions visent à retracer la couverture d'événements particuliers (l'inauguration d'une ligne,

²⁰¹ Pascal Ory, *op. cit.*, p. 50.

²⁰² On trouvera dans la bibliographie des sources la liste des journaux dépouillés et les types de dépouillement auxquels ils ont été soumis.

²⁰³ Les journaux soumis à ce dépouillement ont été sondés, selon la langue de publication, à partir des mots-clés « chemin de fer », « wagon », « locomotive », « gare », « railroad » et « railway ». Les occurrences des termes « Grand Tronc » et « Intercolonial » y ont aussi été cherchées pour les périodes pendant lesquelles ces compagnies sont actives.

²⁰⁴ Dans les journaux numérisés, ces fouilles ont été menées à partir de mots-clés extrêmement variés.

par exemple), à inventorier les annonces et à repérer des articles susceptibles d'éclairer un aspect de la vie ferroviaire que d'autres sources laissent dans l'ombre.

Le dépouillement exhaustif a l'avantage de permettre, sur des plages temporelles concentrées, une lecture complète : il permet de retracer et de suivre le déroulement journalier de la vie ferroviaire dans une région donnée pendant une période donnée. Le dépouillement partiel présente pour sa part l'avantage d'introduire l'aléatoire dans les fouilles et d'opérer des ponctions périodiques sur la longue durée. Le couplage et l'alternance de ces types d'exploration permettent une couverture optimale, qui fait varier l'échelle d'analyse en conjuguant survols panoramiques et fouilles intensives. La combinaison des dépouillements guidés par l'océrisation (qui tendent à isoler les textes de leur environnement contextuel²⁰⁵) et des dépouillements traditionnels (qui forcent à parcourir des unités complètes, c'est-à-dire des numéros entiers, donnant à voir le poids absolument considérable des matières ferroviaires dans l'ensemble de la surface journalistique) offre en outre une stratégie pour contrer les biais numériques, qu'atténuent encore, du reste, le recours à diverses bases de données, l'utilisation de journaux non numérisés et l'ampleur du corpus journalistique consulté, qui regroupe, à titre indicatif, autour de 15 000 numéros émanant de plus de 80 périodiques.

0.4.3 « L'éprouié se dit » : remarques épistémologiques sur l'étude du sensible

L'usage des sources qui fonde l'histoire culturelle se caractérise non seulement par une ouverture – ne rien exclure *a priori* –, mais aussi par une lecture alerte, attentive aux détails en apparence insignifiants, mais susceptibles de révéler des attitudes ou des sensibilités. Robert Mandrou insistait sur cette pratique déductive : « faisons attention aux détails, aux signes, au moindre clin d'œil, comme s'il s'agissait chaque fois des plus hautes pensées, des sentiments les plus importants²⁰⁶ ». L'historien des sensibilités, dit Alain Corbin, ressemble au « chasseur » scrutant « la trace du gibier invisible » : il doit « déduire le comportement de l'autre d'infimes et subtils indices », et souvent en l'absence d'« aucune véritable procédure de vérification²⁰⁷ ». Il lui faut être à la fois inventif et prudent, car la nature de ses sources l'expose à un écueil

²⁰⁵ Voir Ian Milligan, *op. cit.*, p. 4 et p. 24-25.

²⁰⁶ Robert Mandrou, *loc. cit.*, p. 585.

²⁰⁷ Alain Corbin, « Histoire et anthropologie sensorielle », *Le temps, le désir et l'horreur. Essais sur le XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2014 [1991], p. 238.

épistémologique qui tient à la non-coïncidence de la source et de l'objet : le document, souvent fait de mots, est un intermédiaire irréductible par lequel il doit nécessairement passer pour atteindre un phénomène – le sensible – situé en amont du langage ou « derrière » lui.

Il semble nécessaire, pour finir, d'aborder cette difficulté, car elle accompagne, dans plusieurs des chapitres qui suivent, mon interprétation des documents historiques.

L'histoire du sensible repose sur un postulat fondamental que Corbin a plusieurs fois énoncé. Il l'expose dans un article paru en 1990 : l'historien des sensibilités, écrit-il, doit éviter de « confondre le non-dit et le non-éprouvé » ; inversement, il doit aussi éviter de confondre le dit et l'éprouvé, c'est-à-dire de prendre le discours pour la preuve d'une sensibilité effectivement éprouvée. Dans la mesure où « le trop usuel est très souvent tu », dans la mesure aussi où l'« inertie » des « formes rhétoriques » et des « formules convenues²⁰⁸ » peut conduire les acteurs à dire des choses qu'ils n'éprouvent pas réellement, l'analyste doit se garder de confondre le plan sensible et le plan discursif. Corbin revient sur ce problème dans ses entretiens : « La difficulté réside dans le fait qu'il ne faut pas confondre le *non-éprouvé* et le *non-dit*. On pouvait très bien jouir des rivages avant le XVIII^e siècle sans disposer pour autant de la rhétorique permettant d'exprimer ce plaisir. Reste que le postulat euclidien de l'histoire des sensibilités, c'est que l'*éprouvé* se dit²⁰⁹. »

On peut dégager de ce postulat plusieurs propositions distinctes : ce qui est éprouvé peut ne pas être dit, c'est-à-dire qu'il peut être tu (on ne peut pas déduire l'inexistence d'une sensibilité de son absence dans le discours) ; l'éprouvé peut ne pas savoir comment se dire, en l'absence de formes rhétoriques lui permettant de s'exprimer verbalement ; mais l'éprouvé finit par laisser des traces perceptibles et par se manifester quelque part ; ce qui est dit ne correspond cependant pas toujours à ce qui est effectivement éprouvé ; historiquement, enfin, la sensibilité et le discours qui permet son expression s'inventent de manière concomitante, la sensibilité nouvelle créant un discours qui la renforce et la diffuse par sa circulation même. On peut synthétiser ces propositions en les ramenant à deux principes qui sont à la fois des postulats

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 238-239.

²⁰⁹ Alain Corbin, *Historien du sensible*, *op. cit.*, p. 74. Corbin souligne.

(épistémologiques) et des règles (méthodologiques). Ceux-ci sont en apparence contradictoires : il faut dissocier l'éprouvé et le rhétorique, la vie sensorielle et affective des acteurs de son expression verbale ; et pourtant, le ressenti est indissociable du discours, qui reste sa voie d'expression par excellence.

Dans la foulée d'Alain Corbin, les travaux de Nicolas Kenny et de Mark Smith ont reformulé à leur manière ce problème fondamental de l'histoire du sensible. « The difficulty resides precisely in the fact that experiences are filtered by language, indique le premier. And yet it is only when they are spoken, written, or otherwise shared with others that experiences derive cultural meaning, that what is felt individually becomes a social phenomenon, decipherable to many on the basis of common encounters²¹⁰. » La notion d'« expérience» désigne ainsi un phénomène complexe, dans lequel le sensoriel et l'affectif se mêlent inextricablement au langage : s'il faut chercher, d'une part, à retracer le senti et le vécu corporel des acteurs sociaux, il faut également concevoir comme une dimension *inhérente* à cette expérience, d'autre part, les discours à travers lesquels elle s'énonce et se communique. Une réflexion similaire traverse les travaux de Smith, pour qui les sources écrites (si elles sont maniées prudemment) restent la meilleure voie d'accès à la vie sensible d'autrefois. « Through careful and considered engagement with printed evidence, we can readily grasp what particular sensory events or stimuli meant to particular individuals and groups in particular contexts²¹¹. »

L'éprouvé est indissociable du rhétorique, et c'est par le truchement du discours verbal qu'on parvient surtout à le saisir ; mais il faut en même temps dissocier les deux pour éviter de confondre le dit et l'éprouvé. La notion d'expérience telle que la formule Kenny articule ces exigences, mais laisse entière la tension entre les deux. Il faut sans doute renoncer à chercher sur le plan théorique une solution définitive à ce problème. C'est au cours de l'analyse empirique, dans le contact intime avec ses documents, que l'historien doit trouver le moyen concret de les concilier et de les tenir en équilibre, à partir d'une lecture fine des sources, seule capable de repérer les contextes, les moments, les lieux, les genres où le rhétorique et l'éprouvé sont en harmonie – ou, à l'inverse, en décalage.

²¹⁰ Nicolas Kenny, *op. cit.*, p. 18-19.

²¹¹ Mark Smith, *loc. cit.*, p. 849. Voir aussi *Sensing the Past*, *op. cit.*, p. 118-119.

*

Faire l’histoire de la ferroviairisation de la société québécoise au milieu du XIX^e siècle : de quoi cette problématique tire-t-elle son intérêt, qu’est-ce qui lui confère sa pertinence ?

Les chercheurs qui ont étudié l’évolution et les tendances de l’historiographie québécoise, depuis les années 1990, y ont plusieurs fois constaté le faible enracinement de l’histoire des sensibilités, marginale dans les préoccupations historiennes locales. Dans un article paru en 1997, Yvan Lamonde évoque une « influence relative » des Annales (dans leur déclinaison socioéconomique, surtout), mais il observe que « l’histoire des mentalités » n’a jamais « véritablement pris en terre québécoise ». Il souligne la « jeunesse relative » de « l’histoire culturelle faite au Québec » et relève les limites de son « audace scientifique » : indifférente aux « cultures sensibles », contrairement à l’historiographie française, elle « n’a pas eu dans ses orientations de recherche la “fantaisie” d’objets d’étude hétérogènes, de territoires marginaux, d’expériences qui peuvent paraître excentriques mais se révéler symboliquement centrales²¹² ». En 2008, Carl Bouchard note un changement. L’appellation « histoire culturelle » gagne du terrain et se diffuse chez les historiens du Québec. Pourtant, remarque-t-il, ce tournant culturaliste traduit surtout l’essor d’une histoire des formes de l’expression culturelle (les objets culturels comme le livre et la presse, le religieux, la commémoration, les identités collectives) et n’entraîne pas toujours le renouvellement des objets, trahissant parfois une simple « évolution de nomenclature²¹³ ». Dans un autre exercice de synthèse, en 2020, trois historiens confirment la vigoureuse progression de l’histoire culturelle depuis la fin des années 1990. Ils décèlent, parmi les tendances neuves, l’émergence récente d’une « histoire des émotions », encore difficile à inventorier²¹⁴.

Bref, l’histoire des sensibilités est un parent pauvre de notre historiographie. Dans ce constat réside une première justification : en proposant un questionnaire et des objets inédits à

²¹² Yvan Lamonde, « L’histoire culturelle comme domaine historiographique au Québec », *Revue d’histoire de l’Amérique française*, vol. 51, n° 2, automne 1997, p. 296-298.

²¹³ Carl Bouchard, *loc. cit.*, p. 129.

²¹⁴ Julien Goyette, Louise Bienvenue et Nicolas Devaux, *loc. cit.*, p. 32.

l'attention des québécois, cette thèse contribue à élargir des sentiers encore peu battus dans les études québécoises, prolongeant un mouvement historiographique émergent.

Mais il y en a d'autres. Découvrir un pan méconnu de l'histoire du Québec, enrichir la lecture et la connaissance du XIX^e siècle en retracant la manière dont une mutation technologique transforme la vie quotidienne et sensible de ses populations : l'apport factuel en lui-même s'annonce appréciable, mais c'est surtout, plus largement, par sa contribution à l'histoire du processus de modernisation que l'enquête peut s'avérer significative. Elle n'entend pas ranimer de vieux débats, mais, en explorant les visages que prennent, au Québec, plusieurs des « grands processus structurants de la modernité occidentale²¹⁵ », selon l'expression de Jocelyn Létourneau, l'histoire de la ferroviairisation peut sans doute jeter un éclairage neuf sur les forces qui traversent, au XIX^e siècle, une société écartelée entre tradition et monde moderne, et dont les tensions ont alimenté des interprétations historiennes contrastées²¹⁶.

Il faut encore soulever un dernier élément. L'historien interroge le passé, mais c'est toujours à partir de son présent qu'il formule les questions qu'il lui pose. Étudier la ferroviairisation d'une société, c'est essayer de mieux comprendre les relations toujours complexes qui unissent les êtres humains aux objets techniques qui les environnent, qui peuplent leur univers, qui s'interposent entre le monde extérieur et leur monde intérieur, qui redéfinissent leur manière de se situer dans l'espace et le temps, qui s'ancrent dans leurs gestes, dans leur vie sensible, leur corps, leur esprit. C'est essayer, en un mot, de comprendre des phénomènes qui, à l'évidence, n'ont toujours rien perdu de leur actualité – et que l'effervescence technologique, depuis le déclin du rail, a vraisemblablement exacerbés.

²¹⁵ Jocelyn Létourneau, *Le Québec entre son passé et ses passages*, Montréal, Fides, 2010, p. 63-64.

²¹⁶ Voir Ronald Rudin, « La quête d'une société normale : critique de la réinterprétation de l'histoire du Québec », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 3, n° 2, hiver 1995, p. 9-42.

CHAPITRE 1

LA DISSÉMINATION DES VOIES FERRÉES

À l'hiver 1885, Collingwood Schreiber, ingénieur du ministère fédéral des Chemins de fer et Canaux, constate avec émerveillement la fulgurante ascension du rail, fruit d'un demi-siècle de progrès ferroviaire : « il n'y a probablement pas au Canada et dans le monde en général d'intérêt matériels qui se soient développés aussi rapidement et qui aient atteint d'aussi grandes proportions que l'industrie des chemins de fer¹. » La rétrospection lui inspire un accent méditatif. Des « milliers de gens », poursuit-il, « se souviennent du temps où le seul moyen de transport par terre qu'ils avaient à leur disposition pour transporter les marchandises et les voyageurs était la diligence » ; de « la première petite ligne humblement équipée » ont émergé, en cinq décennies, les « vastes réseaux d'aujourd'hui », dont la longueur cumulée totalise, calcule-t-il, plus de 9500 milles au Canada. La dispersion des lignes le frappe autant que leur étendue. Même les « districts éloignés » vivent désormais dans l'orbite « des chemins de fer et de leur influence civilisatrice ». Progression dans le temps, diffusion dans l'espace. Les deux évolutions corrélatives que décèle l'ingénieur traduisent un processus unique : la dissémination des voies ferrées sur le territoire.

Peut-on retracer avec exactitude ce processus de croissance ? Est-il possible d'en fournir une mesure précise, d'en cerner l'intensité et d'en suivre le déroulement ? Entre 1836 et 1886, le territoire québécois se couvre d'une toile de voies ferrées dont la densité et l'activité s'accroissent parallèlement et progressivement. Cette mutation du monde matériel est l'expression première – la plus essentielle, mais aussi la plus extérieure, la plus superficielle – du processus de ferroviarisation de la société ; c'est par sa reconstitution systématique que doit s'ouvrir l'enquête. Pour restituer le développement de ces « vastes réseaux » qui fascinent l'ingénieur Collingwood Schreiber, en 1885, il faut s'attacher à l'étude de quatre évolutions enchevêtrées, qui fourniront à l'analyse ses étapes successives : la multiplication des compagnies ferroviaires, ces corps légalement constitués qui conçoivent les voies ferrées ; l'essor des politiques qui soutiennent et

¹ « Statistique des chemins de fer du Canada [...] » (1883-1884), *Documents de la session [Canada] (DSC)*, vol. 18, n° 7, 1885, document n° 11, p. 3.

qui favorisent leur construction ; la densification graduelle du réseau qu'elles composent ; l'accroissement, enfin, du trafic ferroviaire et des mouvements qui les animent.

1.1 Concevoir : la multiplication des compagnies ferroviaires

En Angleterre, où le transport du charbon conduit dans la seconde moitié du XVIII^e siècle à la mise au point des rails métalliques et de la traction fondée sur la vapeur, 30 projets ferroviaires voient le jour en 1824 et 1825². En juillet 1828 débute aux États-Unis la construction du Baltimore & Ohio, premier chemin de fer américain, alors qu'en France, c'est en 1832 que l'espace public s'empare de la question ferroviaire³. Au Bas-Canada, où résonne fortement l'écho des actualités européenne et américaine, le triumphalisme ferroviaire précède l'apparition du premier chemin de fer (1836) : « on peut prévoir que dans quelques années, s'écrie dès 1834 *L'Écho du pays*, le territoire des États-Unis sera sillonné dans tous les sens par ces routes faciles qui [...] contribuent si puissamment à la richesse de ce pays⁴ ». Dans les journaux bas-canadiens des années 1830 et 1840, un enthousiasme presque unanime célèbre une technologie neuve dont les rédacteurs stimulent l'essor : ils admirent le dynamisme états-unien, ils suivent l'éveil ferroviaire au Canada, ils incitent le public à soutenir les projets locaux « sans distinction de parti⁵ » et présagent la construction d'un empire du rail. C'est « le siècle des canaux et des chemins de fer », proclame *La Minerve* : « à la fin de ce siècle, toute l'Amérique Septentrionale sera liée par ces moyens rapides de communications⁶ ». Les imaginations s'échauffent rapidement. Pour décrire cette arborescence imaginée, les métaphores de la chaîne et du corps s'imposent vite à l'esprit des contemporains. Les « routes de fer » s'étendent comme des « ramifications vivifiantes » et dessineront « un vaste réseau », écrit-on ; elles formeront une « chaîne de vapeur » et seront « les artères et les veines » assurant la « circulation du sang » dans le « corps social⁷ ».

² Voir David Gwyn, *The Coming of the Railway. A New Global History, 1750-1850*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2023, p. 215 et p. 8-29.

³ Voir David Schley, *Steam City. Railroads, Urban Space, and Corporate Capitalism in Nineteenth-Century Baltimore*, Chicago, The University of Chicago Press, coll. « Historical Studies of Urban America », 2020, p. 1-29 ; François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 93.

⁴ Sans titre, *L'Écho du pays*, 18 septembre 1834, p. 2.

⁵ « Chemin à lisses », *Le Canadien*, 13 avril 1836, p. 3.

⁶ « Chemins de fer », *La Minerve*, 18 août 1845, p. 2.

⁷ « Sur les chemins de fer », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 19 novembre 1832, p. 1 ; Sans titre, *L'Aurore des Canadas*, 27 octobre 1846, p. 2 ; Sans titre, *Le Canadien*, 30 décembre 1836, p. 3 ; « Lettre sur l'Angleterre », *Le Canadien*, 2 octobre 1843, p. 1-2.

L’engouement que révèle ce discours emphatique stimule aussi des entreprises concrètes.

Un dépouillement systématique de la presse et des documents parlementaires permet de repérer, entre les années 1820 et 1886, plus d’une centaine de projets ferroviaires distincts sur le territoire québécois. Le plus ancien semble émerger vers 1824 dans l’espace public, tandis que le chemin de fer apparaît susceptible, aux yeux d’une fraction de la bourgeoisie marchande montréalaise, de remplacer avantageusement le canal que certains veulent construire entre le Saint-Laurent et la rivière Richelieu, à Saint-Jean⁸. Chaque décennie accouche de nombreux projets. Plusieurs ne dépassent jamais le stade du rêve, ou restent embryonnaires et meurent dans l’œuf, ne parvenant pas à recevoir la sanction parlementaire. D’autres peinent longtemps à décrocher la charte convoitée. Vers la fin des années 1860, par exemple, on envisage à Montréal une voie ferrée liant la rive sud à Fort Covington (New York). En 1867, des assemblées publiques se tiennent dans la région de Dundee ; en 1872, à Ormstown, on entreprend de « faire explorer de suite la route par des ingénieurs⁹ ». Mais l’incorporation n’arrive que huit ans plus tard. En juillet 1880, la Compagnie du chemin de fer de la rive sud et du tunnel obtient l’autorisation de construire sa voie ferrée et de creuser un tunnel pour enjamber le fleuve¹⁰. Mais c’est une concurrente, associée au Grand Tronc, qui bâtit finalement cette ligne – sans le tunnel.

Au XIX^e siècle, tout groupe qui aspire à construire un chemin de fer sur le territoire québécois doit adresser une requête à la législature (du Bas-Canada, de la Province du Canada, du parlement fédéral ou provincial, selon la période) pour obtenir un acte d’incorporation – une loi constitutive que les contemporains appellent « charte » – et constituer officiellement une compagnie. La réussite d’une telle procédure suppose généralement un certain nombre de démarches préalables : le groupe gagne à rassembler des alliés, à faire exister son projet dans l’espace public, par le recours aux journaux et aux assemblées, et à recueillir l’appui de promoteurs influents (hommes d’affaires disposant d’un capital, personnalités régionales,

⁸ Sans titre, *Montreal Gazette*, 1^{er} décembre 1824, p. 2. Voir à ce sujet François Cinq-Mars, *L’avènement du premier chemin de fer au Canada : Saint-Jean-Laprairie (1836)*, Saint-Jean-sur-Richelieu, Milles Roches, 1986, p. 24-80.

⁹ « Un nouveau chemin de fer », *La Minerve*, 30 janvier 1872, p. 2.

¹⁰ *Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer [...]*, 43-44 Vict. (1880), c. 47, *Statuts de la province de Québec (SPQ)*.

hommes politiques et membres du clergé)¹¹ capables de convaincre les décideurs de la vitalité de l'entreprise. La genèse politique de la toute première compagnie ferroviaire bas-canadienne, en 1832, illustre exemplairement les étapes d'une procédure d'incorporation qui demeure globalement invariable au cours de la période : en novembre 1831, un député (James Leslie) introduit à la chambre une pétition de ses promoteurs, qui avaient annoncé leur projet dans la presse et affiché des placards sur les portes des églises ; on charge un comité spécial d'examiner la pétition, dont il tire un projet de loi (décembre 1831) qui subira trois lectures successives ; le comité reçoit d'autres pétitions favorables ou défavorables à l'entreprise et apporte des amendements au projet, que les députés adoptent le 30 janvier 1832 ; acheminé ensuite au Conseil législatif, qui exige un nouvel amendement, le nouveau texte de loi reçoit enfin le 25 février la sanction du gouverneur, qui crée la Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent¹². La chronologie de cette réussite dévoile les occasions d'échec, aussi nombreuses que les étapes de son élaboration parlementaire.

La vaste majorité des cas correspondent à ce modèle, mais la genèse des entreprises peut emprunter occasionnellement d'autres voies. Les lois constitutives – celles, notamment, des chemins de fer de l'État – sont parfois des initiatives gouvernementales, et non le produit d'une requête émanant de signataires privés. Le législateur peut aussi accorder un pouvoir ferroviaire aux compagnies manufacturières ou visant l'extraction des ressources naturelles, comme l'illustre le cas de la Compagnie de mines de Huntington, investie, en 1870, du droit de bâtir un chemin à lisses dans la région de Bolton, qu'elle cède au Vermont Central en 1871¹³. D'autres situations encore existent. Dans les années 1880, on recense des compagnies ferroviaires incorporées par lettres patentes, comme cette Compagnie du chemin de fer de Témiscouata en 1885¹⁴. En 1886, une compagnie sans charte, n'ayant aucune « existence politique¹⁵ », met en service un chemin de

¹¹ Voir à ce sujet Gaétan Gervais, *L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895)*, thèse de doctorat (histoire), Université d'Ottawa, 1978, p. 72 et suivantes.

¹² *Journaux de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada*, 2^{ème} session du 14^{ème} parlement (1831-1832), p. 47, p. 118, p. 128, p. 163, p. 172, p. 196, p. 331 et p. 427 ; *Acte pour pourvoir à la construction d'un Chemin à lisses entre le Lac Champlain et le Fleuve Saint Laurent*, 2 Guil. IV (1832), c. 58, *Statuts provinciaux du Bas-Canada*.

¹³ Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Ottawa, fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, réseau de la Central Vermont, RG30, vol. 2811, Waterloo and Magog Railway Company – Stockholders and Director's Minutes, 1871-1883, p. 19-22.

¹⁴ Sans titre, *Gazette du Canada*, 10 octobre 1885, p. 526 et suivantes.

¹⁵ BAnQ (Québec), fonds du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, Bureau des chemins de fer, E25, S105, SS1, SSS2, contenant 706, dossier 55.6, documents de la Compagnie du chemin de fer de L'Assomption, 1886.

fer entre la gare de L'Épiphanie (Canadien Pacifique) et le village de L'Assomption ; mais il s'agit là d'une anomalie.

À partir de 1867, les chartes autorisant la construction de chemins de fer sur le territoire québécois peuvent émaner de la législature fédérale ou du parlement provincial. De fait, l'acte fondateur de la Confédération prévoit une répartition constitutionnelle du pouvoir d'incorporation ferroviaire : aux législatures provinciales échoit le pouvoir d'incorporer des compagnies projetant la construction d'un chemin de fer entièrement situé sur leur territoire ; quant aux voies ferrées franchissant les frontières d'une province, ou considérées « pour l'avantage général du Canada¹⁶ », elles tombent parmi les attributions du parlement canadien, qui détient en outre le pouvoir de « fédéraliser » des compagnies incorporées au palier provincial. Mais qu'ils relèvent de la juridiction fédérale ou provinciale, les actes d'incorporation sont des textes hautement uniformes : les chartes ferroviaires désignent un tracé – de façon plus ou moins détaillée – et prescrivent généralement un délai de construction ; elles confèrent aux compagnies les pouvoirs nécessaires au financement de l'entreprise, à l'expropriation des terrains requis par l'emprise et au transport des voyageurs et des marchandises ; elles leur imposent en même temps des contraintes relatives à la localisation, à la construction et à l'exploitation de leur ligne. Des amendements successifs, enfin, modifient fréquemment les chartes. Leurs fonctions sont variées : un amendement peut proroger le délai prescrit, modifier le nom d'une compagnie, redessiner son tracé, revoir ses arrangements financiers et augmenter ses pouvoirs. Les compagnies défunttes peuvent aussi demander le renouvellement d'une charte expirée.

Entre 1832 et 1886 inclusivement, les parlements impliqués dans l'administration du territoire québécois octroient un total de 125 chartes qui autorisent la construction d'un chemin de fer situé – en tout ou en partie – à l'intérieur de ses frontières. On dénombre dans ce groupe 116 incorporations régulières, 5 chartes émises à l'initiative d'un gouvernement et 4 issues de lettres patentes. Le nombre s'élève à 127 si l'on inclut dans cet ensemble deux compagnies irrégulières (la Compagnie du chemin de fer de L'Assomption et la Compagnie de traverse de chemin de fer d'Hochelaga à Longueuil), qui n'ont ni lettres patentes, ni loi constitutive (tableau 1.1).

¹⁶ *Acte concernant l'Union et le gouvernement [...]*, 30-31 Vict. (1867), c. 3, art. 92, *Statuts du Canada (SC)*.

TABLEAU 1.1
Nombre de chartes ferroviaires octroyées sur le territoire québécois (1832-1886)

Région Période \	Montréal/Banlieue	Québec/Lévis	Régions rurales	TOTAL
1830-1834	1	0	0	1
1835-1839	0	1	0	1
1840-1844	1	0	2	3
1845-1849	6	1	1 (+1)	9
1850-1854	3,5 (+1)	4,5	6	15
1855-1859	0,5	1,5	4	6
1860-1864	2	0 (+1)	2 (+1)	6
1865-1869	1	3	6 (+1)	11
1870-1874	3	2	15	20
1875-1879	2,5 (+1)	1,5	2 (+1)	8
1880-1884	7	5	21 (+3)	36
1885-1886	3	0 (+1)	5 (+2)	11
Total :	32,5	21,5	73	127
% du total :	25,6 %	16,9 %	57,5 %	100 %

Source : compilation exhaustive des recueils annuels de lois entre 1830 et 1886 (Bas-Canada, Conseil spécial, Province du Canada, Canada (fédéral), Province de Québec). Les chartes octroyées par lettres patentes ont été repérées, ou bien dans les archives gouvernementales, ou bien dans les *Gazettes* officielles.

Note : le tableau classe les chartes selon le lieu de la tête de ligne de la voie ferrée dont elles autorisent la construction. La troisième colonne regroupe les lignes qui ne touchent aucune des deux régions urbaines. Les chemins de fer reliant Montréal et Québec ou passant dans chacune des deux villes valent 0,5 dans chacune des colonnes correspondantes (total de 1 compagnie). Enfin, les chiffres entre parenthèses désignent les chartes renouvelées après expiration. Voir aussi l'annexe 1.

La distribution temporelle et géographique de ces 127 chartes montre la présence continue et la multiplication des compagnies ferroviaires sur l'ensemble du territoire québécois au XIX^e siècle. Les zones rurales sont fortement représentées : l'incorporation ferroviaire connaît dès 1845 un démarrage rapide qui concerne la campagne autant que la ville. L'octroi des chartes demeure ensuite ininterrompu jusqu'à la fin de la période, mais son évolution est ponctuée par trois moments forts : la décennie menant du milieu des années 1840 à celui des années 1850, phase de croissance initiale du réseau ferroviaire canadien¹⁷ ; la période liminaire de l'ère confédérative ; les années 1880, enfin, qui regroupent à elles seules 37 % des incorporations. Dans la mesure où les chartes contiennent les noms des signataires ayant adressé la requête initiale à la législature, on peut évaluer avec précision la proportion des francophones au sein du groupe des requérants. Si les francophones restent sous-représentés, ils sont cependant loin d'être

¹⁷ Voir A. W. Currie, *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1957, p. 36-37.

absents de la vie ferroviaire. Sur les 1801 noms que contiennent les 127 chartes, on recense 576 noms francophones (32 % du total)¹⁸. Leur présence dans les compagnies ferroviaires augmente sensiblement au cours du siècle : ils forment 7,8 % des 203 noms qui apparaissent dans les chartes du Bas-Canada et du Conseil spécial (1832-1841), mais 26,2 % de l'effectif entre 1842 et 1867 et 40,3 % dans la période postconfédérative. Dans les chartes de la législature du Québec entre 1867 et 1886, la part des noms francophones atteint 49,1 %. On découvre enfin une proportion plus forte de francophones dans les chartes concernant les voies ferrées régionales (36,7 %) que dans celles qui touchent aux espaces urbains (26,5 %), la sous-représentation existant toutefois dans les deux cas¹⁹.

Tant chez les francophones que chez les anglophones, dans les zones rurales comme dans les secteurs urbanisés, de nombreux acteurs se mobilisent, suscitent des ferveurs, fédèrent des collectifs, conçoivent des projets qui couvrent le territoire de lignes imaginaires et constituent des corps publics destinés à les accomplir. L'émergence, vers 1850, d'une législation ferroviaire générale, qui transcende la singularité des actes d'incorporation, est l'un des signes les plus révélateurs de cette mobilisation et de la prolifération des requêtes sollicitant la formation des compagnies ferroviaires. Le 27 mars 1846, l'Assemblée législative de la Province du Canada, qui s'inspire de la pratique anglaise, crée la première instance politique permanente chargée de se pencher sur les questions ferroviaires. Le mandat qu'elle confie à ce « comité spécial » – il devient, dès l'année suivante, le « comité permanent des chemins de fer et lignes télégraphiques », que forme à chaque session parlementaire un nombre variable de députés – consiste à « examiner quelles sont les dispositions générales qu'il conviendrait d'introduire dans tout Bill relatif aux Chemins de Fer²⁰ ». Uniformiser, donc, la législation pour faciliter la rédaction des lois d'incorporation : le comité propose dès 1846 de « refondre en un seul Acte certaines dispositions insérées ordinairement²¹ » dans les chartes ferroviaires. La tentative échoue, mais il revient à la charge cinq ans plus tard. Il constate que « l'extension des chemins de fer a vivement préoccupé l'esprit public depuis quelque temps » et réaffirme, par conséquent, la

¹⁸ Ces nombres incluent les membres des deux compagnies irrégulières. Entre 1851 et 1881, selon les recensements (RC), les Canadiens français regroupent plus de 75 % de la population du Québec.

¹⁹ Au cours de la période, les Canadiens français constituent en moyenne environ 50 % de la population de Montréal (autour de 45 % en 1851 et de 55 % en 1881) et plus de 60 % de celle de Québec (RC, 1851-1881).

²⁰ *Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada (JPC)*, 2^{ème} session du 2^{ème} parlement (1846), p. 36.

²¹ *JPC*, 2^{ème} session du 2^{ème} parlement (1846), p. 100.

nécessité « d'établir un système uniforme et général pour la construction et l'administration de tous les chemins de fer [...] entrepris en Canada²² ». En août 1851, la première loi générale des chemins de fer obtient la sanction du gouverneur : elle réunit les pouvoirs et devoirs que l'État consent et impose uniformément à l'ensemble des compagnies incorporées²³. Après la Confédération, les parlements du Canada et du Québec – le premier en 1868, le second en 1869 – adoptent une loi générale des chemins de fer qui calque celle de 1851.

Dans cet effort d'uniformisation, il faut voir le symptôme d'une appropriation collective de la nouvelle technologie, qui conquiert peu à peu les esprits dans les années 1830 et 1840. La multiplication des projets qu'elle génère oblige l'appareil législatif à limiter les discordances possibles et à établir un système uniifié. Mais, au moment où s'élabore, vers 1850, la loi générale encadrant les compagnies, une autre politique ferroviaire, incitative et subventionnaire celle-là, est en gestation dans les coulisses parlementaires. Son essor est l'un des moteurs essentiels de la dissémination des voies ferrées.

1.2 Soutenir : l'essor des politiques d'assistance

En 1850, à l'instigation du Montreal & Lachine, l'ingénieur Thomas Coltrin Keefer publie un court traité intitulé *Philosophy of Railroads*. L'ouvrage connaît du succès et deux autres éditions la même année. On le vante dans les pages du *Herald*, qui magnifie la force civilisatrice du rail : « we invite and welcome every means of improving, of enlightening, of *intellectualizing* our people, and as the first, the most rapid and the most potent of modern civilizers, we hail with eagerness the advent of the rail²⁴. » On sait que des journalistes francophones lisent aussi Keefer²⁵. En 1853, une autre compagnie ferroviaire commande une quatrième édition du livre, qui connaît aussi une traduction française : l'œuvre, croit-elle, favorisera la croissance d'un réseau ferroviaire naissant et « tendra à créer un plus fort intérêt dans l'importante entreprise [que ses directeurs] ont en main²⁶ ». Le traité apparaît en effet comme un plaidoyer. Keefer y fait l'apologie d'une technologie que la population canadienne connaît encore mal et dont elle ne

²² « Premier rapport », 21 juillet 1851, *Appendices des Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada (AJAPC)*, vol. 10, n° 3, 1851, appendice UU.

²³ *Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer*, 14-15 Vict. (1851), c. 51, SPC.

²⁴ « Review. The Philosophy of Railroads », *Montreal Herald*, 9 avril 1850, p. 1. Souligné dans le texte.

²⁵ « Chemin de fer de Québec à Richmond », *Le Canadien*, 13 septembre 1850, p. 2.

²⁶ Thomas Coltrin Keefer, *Philosophie des chemins de fer*, Montréal, Lovell, 1853, p. 2.

mesure pas assez, à ses yeux, le potentiel. Il vante l'utilité et le pouvoir miraculeux du transport ferroviaire et préconise l'établissement du « Système des Chemins de Fer en Canada ». Il déplore « l'influence engourdissante de l'apathie, de l'ignorance et de l'incrédulité populaires²⁷ ». Bref, ce qu'espère l'ingénieur, c'est l'acculturation ferroviaire des populations. Il vise la légitimation sociale et politique du chemin de fer ; il cherche à faire accepter l'essor du rail sur le territoire.

La fable est le cœur argumentatif du discours de Keefer. Pour illustrer la valeur du chemin de fer, l'ingénieur recourt à l'imagination et propose aux lecteurs une comparaison fictive entre deux paroisses agricoles situées « à la distance de vingt à cinquante milles » d'un marché urbain. Une paroisse traditionnelle d'un côté, marquée par une économie de subsistance ; de l'autre, une paroisse traversée par un chemin de fer. Dans la première, « les habitants sont tous des cultivateurs prospères », mais ils ne produisent que « pour subvenir à leurs besoins locaux ». L'agriculteur « ne cultive qu'autant qu'il le trouve convenable, et son léger surplus est échangé pour le peu dont il a besoin²⁸ ». Aucune motivation ne l'incite à « produire davantage » : les « frais de transport » élevés, « l'éloignement », le manque d'argent « et par-dessus tout d'instruction » l'empêchent de « fabriquer pour un marché éloigné ». Les habitants de la paroisse « passent donc le temps, satisfaits de leur état » et attachés à une vie stagnante à l'abri du « bruissement assourdissant du sifflet à vapeur ». Dans la seconde paroisse, en revanche, le chemin de fer induit une révolution fabuleuse. Pendant sa construction, le cultivateur découvre avec surprise que ses produits se vendent en abondance au contracteur et aux ouvriers. Et « quand les travailleurs ont laissé l'endroit, [...] son vieil ami, le marchand, est prêt à prendre tout ce qu'il peut avoir à vendre, pour l'envoyer à la ville par le chemin de fer ». La valeur des terres explose ; la production s'accroît ; les fermiers s'enrichissent. La commodité du train approche la paroisse de la ville et stimule en son sein l'implantation d'une manufacture. L'écho des outils et les bourdonnements de l'usine « se mêlent ensemble pour former un son continu d'active industrie ». Or « l'influence morale du civilisateur ferré » s'avère tout aussi décisive, car la vue des voyageurs « si bien vêtus » et des « merveilleuses machines » fait naître des ambitions inattendues et un goût pour le perfectionnement technique. Pour l'ingénieur, la vapeur est un remède contre la bêtise : « il n'y [a] pas d'antidote plus puissant contre cet état de simplicité

²⁷ *Ibid.*, p. 5.

²⁸ *Ibid.*, p. 9-10. Citations de ce paragraphe tirées du même ouvrage (p. 9-14).

primitive [...] que le transit ou passage de chemins de fer à travers nos districts ruraux. » C'est ce qu'il appelle « la tendance civilisatrice de la locomotive ».

Comme l'a souligné Andy den Otter, la force exemplaire de la brochure de Keefer vient de ce qu'elle cristallise fortement un discours ambiant en lui donnant une forme à la fois imagée et condensée : « Keefer captured the ethos of a generation [...], serving as the source for all railway promotion in British America²⁹ ». Son influence est effectivement durable. Encore en 1875, en pleine Assemblée législative du Québec, Joseph-Adolphe Chapleau cite le livre de Keefer et clame la « conviction profonde » qui l'anime : « j'ai toujours cru aux chemins de fer non seulement comme source de richesse matérielle pour un pays, mais aussi comme agents civilisateurs puissants³⁰ ».

Cette idéologie triomphale est largement répandue au sein des élites occidentales du milieu du XIX^e siècle. La prospérité suppose le progrès technique et le perfectionnement des transports, vecteur de « civilisation » et moyen de « libérer l'homme des contraintes du relief et de la distance³¹ » : ce récit moderne imprègne les grands travaux de canalisation du XVIII^e siècle, mais l'avènement du chemin de fer, au XIX^e, lui procure une vigueur inédite tant en Europe³² qu'en Amérique, où la domestication de la nature se charge d'une signification presque utopique. Leo Marx, qui en repère l'émergence dans le discours états-unien vers la fin du XVIII^e siècle, en observe aussi la diffusion massive au siècle suivant. L'industrie et la machine deviennent dans l'imaginaire américain les instruments capables d'ouvrir des territoires neufs et d'y créer des terres fertiles, arrachées à la sauvagerie et offertes à l'exploitation des ressources : « the wilderness was precious to most Americans chiefly for what could be made of it³³ ». La vallée laurentienne n'échappe pas à cette vague qui déferle sur tous les rivages américains. Vers le milieu du siècle, comme plusieurs historiens canadiens l'ont souligné, le triumphalisme

²⁹ Andy Albert den Otter, *The Philosophy of Railways. The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto, University of Toronto Press, 1997, p. 34.

³⁰ *Débats reconstitués de l'Assemblée législative du Québec (DALQ)*, texte établi par Marcel Hamelin, 1^{ère} session du 3^{ème} parlement (1875), p. 221.

³¹ François Caron, *op. cit.*, p. 42. Voir aussi p. 13-18.

³² Voir notamment Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, p. 44-49 ; Sylvain Venayre, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Histoire », 2012, p. 70-71 et p. 104-105.

³³ Leo Marx, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York, Oxford University Press, 1964, p. 142. Voir aussi p. 181 et 225.

technologique y fleurit et propage « the attitude that humanity could conquer nature and freely exploit its seemingly limitless resources. Distinct from and above nature, men could master previously untapped resources and reshape their environment to suit their needs and desires³⁴ ». Par la technique, maîtriser la nature pour éléver l'être humain et lui permettre de prospérer, de s'affranchir des sujétions, de façonne son environnement à sa mesure : la promotion ferroviaire du XIX^e siècle se fonde sur un « impératif » moral, qui lui fournit son socle idéologique³⁵. Dans le chemin de fer, ses adeptes voient une force apte à faire jaillir la civilisation de la nature primitive, comme l'expriment leurs élans lyriques : « Civilization, with all its influence, would march, step by step, with the road [...]. Cities, towns and villages would spring up like magic³⁶ ». Cette foi technologique qui associe le chemin de fer à la prospérité collective voit également dans son absence le germe d'un inévitable déclin. La construction ferroviaire, dès lors, est une nécessité nationale, comme elle devient pour chaque région une nécessité locale. En 1870, un député résume en quelques mots ce refrain que les discours de l'époque énoncent sans relâche quand il rappelle à l'Assemblée législative du Québec l'urgente nécessité d'un chemin de fer sur la rive nord, pour « éviter la ruine » : « Nous sommes [à Québec] dans la voie de la décadence [...], s'alarme-t-il, et l'herbe est sur le point de croître dans nos rues³⁷ ».

Revenons en 1850. C'est l'ensemble de cette « philosophie » ferroviaire que condense le traité de Thomas Keefer. La nécessité vitale du chemin de fer s'impose au milieu du siècle comme une évidence : les rivalités entre groupes, villes, régions et pays stimulent la promotion ferroviaire « dans des circonstances où ne pas avancer, c'est reculer³⁸ ». D'où la multiplication des compagnies ferroviaires à la fin des années 1840. D'où, aussi, l'émergence de politiques visant à favoriser l'essor des chemins de fer en épaulant financièrement les entreprises³⁹, dont la naissance est exactement contemporaine de la *Philosophie des chemins de fer*, qui constitue d'une certaine façon leur armature idéologique.

³⁴ Andy Albert den Otter, *op. cit.*, p. 19. Voir aussi p. 12, p. 18-19, p. 23, p. 28-29, p. 36-38 et p. 76-77.

³⁵ R. Douglas Francis, *The Technological Imperative in Canada. An Intellectual History*, Vancouver, UBC Press, 2009, p. 34-42.

³⁶ Allan Macdonell, *A Railroad from Lake Superior to the Pacific*, Toronto, Hugh Scobie, 1851, p. 7.

³⁷ DALQ, texte établi par Marcel Hamelin, 4^{ème} session du 1^{er} parlement (1870), p. 24-25.

³⁸ Thomas Coltrin Keefer, *op. cit.*, p. 6.

³⁹ La proximité des politiciens et des promoteurs, qui sont dans plusieurs cas les mêmes personnes, contribue aussi à expliquer l'intervention gouvernementale en faveur des compagnies ferroviaires. Voir Gaétan Gervais, *op. cit.*, p. 13-14.

L'éveil, à ce chapitre, survient effectivement à la fin des années 1840. Dominée, jusque-là, par une mentalité maritime et réticente dans ses investissements ferroviaires, la bourgeoisie commerçante montréalaise abandonne son hésitation alors que le dynamisme du réseau ferroviaire de Boston paraît menacer la prospérité économique de sa ville⁴⁰. Les tribulations de la Compagnie du chemin à lisses du Saint-Laurent et de l'Atlantique, qui aspire à relier Montréal au port océanique de Portland, jouent un rôle décisif dans ce renforcement de l'intérêt ferroviaire. Incorporé en mars 1845, le St. Lawrence & Atlantic affronte dès 1846 les difficultés du financement. Les ventes d'actions piétinent au Canada tandis que s'effondre, en Angleterre, l'investissement ferroviaire. Le 10 août, une assemblée publique visant à stimuler l'achat d'actions rassemble des milliers de citoyens au Champ-de-Mars. Emballé par l'événement, l'apothicaire Romuald Trudeau le rapporte dans son journal personnel : « Montréal était dans une agitation extrême », et « l'enthousiasme populaire » vivifié par l'*« une de ces grandes entreprises qui doivent marquer le dix-neuvième siècle du sceau du génie et des grandes conceptions »*. Il poursuit : « À l'assemblée, il fut nommé des comités pour chaque quartier de la ville, chargés de porter les livres de souscriptions dans toutes les maisons, afin d'inviter chacun à se joindre à cette grande entreprise, suivant son moyen, en souscrivant pour une ou plusieurs parts⁴¹. »

Les archives du St. Lawrence & Atlantic corroborent son récit. La compagnie donne des consignes précises à ces comités qui arpencent chaque jour jusqu'au 20 août les quartiers de Montréal. Ils doivent cogner aux portes de chaque maison pour recueillir des souscriptions et noter, le cas échéant, le nom des citoyens qui refusent leur contribution au chemin de fer. Comme le confirment les livres de souscription, les comités parviennent à recruter plusieurs petits actionnaires qui achètent une seule action ; plusieurs refusent, et d'autres encore, comme l'évêché de Montréal, en achètent plus d'une⁴². Le 22 août, la compagnie affirme avoir vendu 1410 actions au cours des trois semaines précédentes. Elle salue un « *awakened feeling in Montreal*⁴³ » et s'estime en mesure d'entreprendre la construction de sa voie ferrée – mise en chantier en mai

⁴⁰ Gerald Tulchinsky, *The River Barons. Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation (1837-53)*, Toronto, University of Toronto Press, 1977, p. 127-167. Voir aussi p. 138-143.

⁴¹ Romuald Trudeau, *Mes Tablettes. Journal d'un apothicaire montréalais (1820-1850)*, Montréal, Leméac, coll. « Domaine histoire », 2016, p. 734-736.

⁴² BAC (Ottawa), fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, St. Lawrence and Atlantic railroad Company, RG30, vol. 148-155, Books of Subscriptions to the Capital Stock Opened at the City of Montreal, août 1846.

⁴³ « *General Meeting [...]* », *Montreal Gazette*, 24 août 1846, p. 2.

1847. Mais, dans les deux années suivantes, le manque de fonds met à nouveau en péril la poursuite des travaux et l'achèvement éventuel de la ligne, la compagnie sollicitant à la même époque une assistance financière du gouvernement⁴⁴.

Aux yeux des contemporains, cet épisode historique révèle péniblement la précarité des compagnies ferroviaires. Celles qui franchissent le seuil législatif de l'incorporation affrontent d'autres défis : dans une société coloniale dont le territoire est vaste, où la population reste faible et où les fonds sont rares, les compagnies dépendent des capitaux étrangers ; la construction ferroviaire peut s'avérer lente, incertaine, discontinue⁴⁵. C'est cet écueil que visent à contrer les politiques d'assistance.

L'idée d'une « aide » aux compagnies est soulevée dès 1845 à l'Assemblée législative⁴⁶. Saisi de la question, le comité permanent des chemins de fer et lignes télégraphiques propose à partir de 1847 une contribution étatique au financement des voies ferrées, craignant de voir le Canada rester « en arrière de toutes les autres parties du monde dans la grande marche du progrès⁴⁷ ». L'effort porte fruit : la loi fondatrice voit le jour en 1849. Adopté par une écrasante majorité (62 votes contre 4⁴⁸), cet acte sanctionné le 30 mai offre pour la première fois aux compagnies ferroviaires un soutien financier du gouvernement. Son préambule identifie l'obstacle auquel il entend remédier : dans la mesure où, « de nos jours, les moyens de communication rapide et facile par les chemins de fer » sont, pour toute société, « essentiels à son avancement et sa prospérité [...] », l'assistance du gouvernement est nécessaire dans les pays nouveaux et peu peuplés dans lesquels les capitaux sont rares⁴⁹ ». Cette loi prévoit deux mesures. Elle autorise, d'une part, la Province du Canada à « garantir les intérêts des emprunts » des compagnies construisant une voie ferrée dont la longueur dépasse 75 milles. Elle engage, d'autre

⁴⁴ « Rapport annuel des directeurs [...] », *La Minerve*, 24 janvier 1848, p. 2 ; Gerald Tulchinsky, *op. cit.*, p. 130-132.

⁴⁵ Voir Derek Booth, *Quebec Central Railway. From the St. Francis to the Chaudière*, Montréal, Railfare DC Books, 2006, p. 15.

⁴⁶ *Debates of the Legislative Assembly of United Canada (DLAC)*, texte établi par Elizabeth Gibbs, 1^{ère} session du 2^{ème} parlement (1844-1845), p. 972.

⁴⁷ *JPC*, 1^{ère} session du 3^{ème} parlement (1848), p. 74.

⁴⁸ Andy Albert den Otter, *op. cit.*, p. 32. Voir aussi p. 64.

⁴⁹ *Acte pour donner, sous certaines conditions, la garantie de la province [...]*, 12 Vict. (1849), c. 29, préambule, *SPC*.

part, le Canada à contribuer à un chemin de fer entre Halifax et Québec, dans l'éventualité où l'Angleterre entreprendrait la construction de ce « grand ouvrage national⁵⁰ ».

En août 1851, une loi complémentaire vient modifier celle de 1849. C'est l'acte fondateur du « grand tronc de chemin de fer », un projet consistant à relier les extrémités de la Province du Canada par un lien ferroviaire appelé à devenir un maillon d'une voie ferrée liant l'Atlantique aux contrées de l'ouest. La loi apporte trois changements significatifs. Elle déclare en premier lieu que ce grand tronc « sera un ouvrage public provincial », construit et administré par l'État. Mais le gouvernement se ménage une porte de sortie. « S'il est impossible de réaliser les fonds nécessaires », prévoit l'acte, le gouverneur pourra céder l'entreprise à une compagnie privée – cession qui se réalise dès l'année suivante et qui donne naissance au Grand Tronc (Grand Trunk Railway Company of Canada), incorporé le 10 novembre 1852. L'acte de 1851 autorise ensuite les municipalités à souscrire des actions pour contribuer au financement du grand tronc. Il révise, enfin, les conditions d'octroi de la garantie provinciale accordée en 1849 : il crée un bureau des commissaires des Chemins de fer, nouvelle autorité chargée d'en administrer l'attribution, et la réserve aux chemins de fer qui, dans l'éventualité d'un abandon de l'entreprise publique au secteur privé, « pourront former partie de la dite ligne de grand tronc⁵¹ ».

Ces lois inaugurales contiennent en germe l'ensemble des politiques d'assistance canadiennes et québécoises des décennies subséquentes. On discerne dans les lois de 1849 et 1851 les deux volets complémentaires qui composent, au XIX^e siècle, le dispositif législatif d'aide au chemin de fer : l'appel aux contributions municipales et le financement étatique.

Le financement municipal joue dès les années 1850 un rôle important dans la vie des compagnies ferroviaires. Lorsque la ville de Montréal, en 1849, porte secours au St. Lawrence & Atlantic en souscrivant des actions (125 000 £⁵²), elle inaugure une pratique dont une série de lois fixe bientôt les paramètres. La loi générale des chemins de fer (1851) autorise les municipalités à soutenir les compagnies en prélevant des taxes pour financer l'achat d'actions. Dans les années

⁵⁰ *Ibid.*, art. 1 et art. 5.

⁵¹ *Acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronc [...], 14-15 Vict. (1851), c. 73, art. 13, art. 15 et art. 16, SPC.*

⁵² Gerald Tulchinsky, *op. cit.*, p. 159.

suivantes, plusieurs actes successifs étendent ce pouvoir aux comtés, villages, villes, cantons et paroisses, chacune de ces unités administratives recevant l'autorisation de faire voter par une majorité de ses électeurs des règlements prévoyant un soutien financier aux compagnies ferroviaires⁵³. Après la Confédération, le Code municipal du Québec (1870) reconduit ce principe et permet aux municipalités de la province de favoriser l'établissement de voies ferrées en souscrivant des actions, en donnant ou en prêtant des sommes aux compagnies, ou en garantissant leurs emprunts⁵⁴. Des années 1850 aux années 1880, les corporations municipales qui se prévalent de ce pouvoir sont nombreuses, et plusieurs d'entre elles l'utilisent pour inciter les compagnies à faire passer une voie ferrée sur leur territoire. Le vote des contributions municipales donne parfois lieu à des conflits polarisés, comme en témoignent les contentieux marquants qui divisent la région de Compton⁵⁵, Trois-Rivières et Montréal⁵⁶ au début des années 1870. En 1882, le commissaire des Chemins de fer du Québec indique l'étendue du phénomène : entre 1867 et 1882, le montant des souscriptions ferroviaires des municipalités québécoises atteint 4 395 000 \$⁵⁷.

Mais c'est le deuxième volet des politiques d'assistance qui joue au cours de la période le rôle le plus massif. Le financement public des compagnies privées, décisif dans la construction du Grand Tronc au cours des années 1850⁵⁸, constitue le cœur des politiques ferroviaires qu'adopte, après 1867, la législature du Québec. La première loi provinciale de soutien aux entreprises ferroviaires date du 5 avril 1869. Cet *Acte pour l'encouragement de certains chemins à lisses de Colonisation* offre une subvention de l'État québécois à sept projets et compagnies visant à favoriser le peuplement et l'exploitation de régions incultes. Le montant varie d'une compagnie à l'autre, mais la plupart reçoivent un subside annuel versé pendant vingt ans et correspondant, chaque année, à 3 % des frais de construction, ceux-ci ne devant pas excéder

⁵³ *Acte [...] autorisant certains Conseils Municipaux [...]*, 16 Vict. (1853), c. 213, SPC ; *Acte pour étendre et amender [...]*, 18 Vict. (1854), c. 13, SPC ; *Acte des Municipalités et des Chemins du Bas-Canada de 1855*, 18 Vict. (1855), c. 100, SPC.

⁵⁴ *Code Municipal de la Province de Québec*, 34 Vict. (1870), c. 68, art. 479, SPQ.

⁵⁵ John Irvine Little, *Nationalism, Capitalism, and Colonization in Nineteenth Century Quebec. The Upper St. Francis District*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1989, p. 152-156.

⁵⁶ Voir Brian J. Young, *Promoters and Politicians : The North Shore Railways in the History of Quebec (1854-1885)*, Toronto, University of Toronto Press, 1978, p. 46-49 et p. 59-65.

⁵⁷ *Rapport du commissaire des Chemins de fer de la province de Québec pour l'année 1881-1882*, Québec, Langlois, 1882, p. 32-34.

⁵⁸ Voir A. W. Currie, *op. cit.*, p. 40-91.

5000 \$ par mille en moyenne⁵⁹. Mais la loi impose une condition incitative : les compagnies ne peuvent réclamer le subside que si elles parviennent à construire, avant l'été 1872, un chemin à lisses de bois (moins onéreuses que les rails de fer) d'une longueur minimale de 15 milles.

À partir de 1870, plusieurs actes viennent amender, et surtout bonifier, cette loi fondatrice de 1869. Elles permettent aux compagnies admissibles au subside de substituer les rails de fer aux lisses de bois ; elles étendent à de nouvelles compagnies ce subside provincial, dont elles augmentent aussi la valeur ; elles assouplissent les règles et le délai de construction de manière à favoriser l'admissibilité des compagnies ; elles greffent, enfin, des octrois de terres aux subventions en argent. Une deuxième série de lois rehausse encore les subventions provinciales à partir de 1882. Les actes de cette époque prescrivent de nouveaux octrois de terres (convertibles en argent), mais ils établissent aussi une nouvelle mesure incitative : de fait, ils rendent disponibles des octrois potentiels, rattachés non pas à des chartes existantes ou à des voies ferrées en cours de construction, mais à des projets ferroviaires présentés comme désirables, encourageant ainsi des compagnies, déjà constituées ou non, à s'en saisir⁶⁰. Le gouvernement fédéral, qui lance en 1882 une politique subventionnaire analogue, adopte la même formule : ses lois offrent à de nombreuses entreprises, notamment québécoises, un subside de 3200 \$ par mille – mais ce montant peut varier – conditionnel à certaines réalisations⁶¹. Le paiement des subsides, provinciaux ou fédéraux, s'effectue toujours graduellement : chacun des versements successifs émane d'un décret ministériel fondé sur un rapport d'inspection d'un ingénieur de l'État⁶².

Comme le suggère l'évolution du nombre d'incorporations sur le territoire québécois (tableau 1.1), les politiques d'assistance ont stimulé la formation d'entreprises et favorisé la dissémination des voies ferrées. Les subventions gouvernementales, qui soutiennent les compagnies en leur permettant « d'aller chercher à l'étranger les fonds nécessaires » et d'affronter les crises économiques, constituent un rouage capital de l'industrie ferroviaire

⁵⁹ *Acte pour l'encouragement de certains chemins à lisses de Colonisation*, 32 Vict. (1869), c. 52, SPQ.

⁶⁰ *Acte accordant de l'aide pour la construction de certains chemins de fer*, 45 Vict. (1882), c. 23, SPQ.

⁶¹ *Acte autorisant le paiement de subventions [...]*, 45 Vict. (1882), c. 14, *Actes du parlement de la puissance du Canada (APC)*.

⁶² Les archives gouvernementales montrent amplement ce que confirme un témoignage du trésorier Jonathan Wurtele en 1885 (*Commission royale. Enquête concernant le chemin de fer Q. M. O. & O.*, vol. 3, Québec, Gingras & Cie, 1887, p. 407).

québécoise et « la base du financement de toutes les entreprises⁶³ ». Au cours des années 1870 et 1880, les chemins de fer occupent le premier poste budgétaire du gouvernement provincial, qui engage des dépenses faramineuses et qui s'endette lourdement pour munir le Québec d'un réseau ferroviaire⁶⁴. Si la valeur totale des contributions municipales est moins élevée au Québec qu'en Ontario à la fin du XIX^e siècle, le montant des subventions provinciales offre un portrait inverse⁶⁵. Les rapports annuels du commissaire des Chemins de fer permettent, ici encore, d'apprécier l'étendue des politiques ferroviaires : entre 1867 et 1882, l'État québécois dépense (en capital uniquement, sans compter les intérêts) une somme cumulative de 14 950 000 \$ « pour aider à la construction des chemins de fer⁶⁶ ». Ce chiffre regroupe les subsides (2 410 441 \$) et l'ensemble des coûts du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (chemin de fer de l'État), mais il exclut les octrois monétaires non encore versés (1 757 597 \$) de même que les acres de terre concédés (5 829 000). Les investissements du gouvernement canadien sont plus faibles, mais se chiffrent également en millions. Le montant cumulatif des subsides fédéraux offerts aux voies ferrées québécoises atteint 2 428 000 \$ en juin 1889 – chiffre auquel il faut ajouter les sommes dépendées pour l'Intercolonial⁶⁷.

Dans l'essor des politiques d'assistance, il faut lire la montée d'un désir du chemin de fer, qui déborde les sphères parlementaires et qui gagne au cours du XIX^e siècle des cercles sociaux et une aire géographique de plus en plus étendus. Car ces politiques découlent en partie d'une pression collective qu'exercent de nombreuses communautés. Des journalistes – que certaines compagnies ferroviaires, il est vrai, paraissent parfois soudoyer⁶⁸ – mènent campagne tout au long de la période en faveur des subsides municipaux, parlant d'une voix presque consensuelle. Partout sur le territoire, dans les coins reculés et les localités villageoises comme dans les zones urbanisées, des voix s'élèvent pour réclamer un financement. Les archives gouvernementales et les procès-verbaux des assemblées parlementaires en témoignent : à partir des années 1870, les

⁶³ Gaétan Gervais, *op. cit.*, p. 24.

⁶⁴ Voir Brian Young, *op. cit.*, p. 140-142.

⁶⁵ Morris Altman, « Railways as an Engine of Economic Growth ? Who Benefited from the Canadian Railway Boom (1870-1910) ? », *Histoire sociale/Social History*, vol. 21, n° 42, novembre 1988, p. 273-274.

⁶⁶ *Rapport du commissaire des Chemins de fer de la province de Québec pour l'année 1881-1882*, *loc. cit.*, p. 19 et p. 28-29.

⁶⁷ BAC (Ottawa), fonds du ministère des Chemins de fer et Canaux, Direction des chemins de fer, lettres reçues, RG43, vol. 13, dossier 928, Subsidies to Railways, 1890.

⁶⁸ BAnQ (Montréal), fonds de la Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer Montréal et Sorel, E107, D7, déposition de J. B. Rouillard, 12 août 1892.

députés et ministres reçoivent de nombreuses pétitions ou requêtes qui appuient des projets et des compagnies ferroviaires ou qui sollicitent un subside.

Ces requêtes multiples n'émanent pas uniquement de l'élite. Toutes les régions en produisent et la diversité sociale de leurs signataires ne fait aucun doute. Soutenues et portées, assez souvent, par des curés, qui incarnent l'autorité morale de leur paroisse, elles contiennent des centaines de noms et portent la trace des populations paysannes. En juin 1881, par exemple, environ 875 « habitants de la vallée de la Gatineau » demandent au gouvernement provincial un subside pour appuyer une compagnie aspirant à construire une voie ferrée reliant Hull et le village Désert (Maniwaki) : des familles entières signent en bloc et nombre d'analphabètes inscrivent leur marque entre leur prénom et leur patronyme⁶⁹. La démarche ne semble pas vain : la compagnie, du moins, devient admissible au subside gouvernemental dès 1882. Une pétition réclamant un chemin de fer dans la région de Napierville, en 1891, dévoile des informations sur le profil social de ses 229 signataires : 25 % de ceux-ci (57) ne savent pas écrire leur nom ; parmi les 219 qui inscrivent leur profession ou leur occupation, on recense 128 cultivateurs (58 %)⁷⁰. D'autres requêtes régionales suggèrent une proportion notable de colons et d'agriculteurs au sein du bassin des pétitionnaires. En mai 1879, une requête des « colons de la vallée du lac Saint-Jean », avalisée par trois curés de campagne et soutenue par quatorze pages de noms, sollicite une aide provinciale pour le « chemin de fer entre Québec et le lac St Jean⁷¹ ». Le gouvernement fédéral reçoit en août trois pétitions de la même région, griffées par plus de 700 signataires⁷². Encore une fois, la démarche semble fructueuse : c'est avec l'appui financier des deux gouvernements que la compagnie parvient à bâtir sa voie ferrée dans les années 1880. L'appropriation collective du chemin de fer, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, dépasse le cercle restreint des classes dominantes.

Il reste que ces données doivent être interprétées avec prudence. En 1869, alors que plusieurs demandent la construction d'un quai de l'Intercolonial à Pointe-au-Père, Hector

⁶⁹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 694, dossier 33.1, requête de la vallée de la Gatineau, 28 juin 1881.

⁷⁰ BAC (Ottawa), RG43, vol. 4, dossier 785, requête des électeurs du comté de Napierville, 19 janvier 1891.

⁷¹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 730, dossier 100.5, requête des colons de la vallée du lac Saint-Jean, 19 mai 1879. L'uniformité de la calligraphie sur plusieurs pages de noms invite à penser que nombre de colons ne sachant pas écrire font partie des quelques centaines de signataires.

⁷² Documents relatifs au chemin de fer du lac Saint-Jean (1877-1880), DSC, vol. 13, n° 11, 1880, document n° 129.

Langevin, qui exerce des fonctions ministérielles à Ottawa, conseille à son frère, dans une lettre personnelle, de faire « envoyer une requête que signeraient les habitants de Rimouski et de ses environs ». Il précise toutefois : « il serait peut-être bon que toi et l'évêque vous ne [signiez] pas la requête. Autrement on dira c'est la requête de l'évêque et du grand vicaire, les frères du secrétaire d'État⁷³. » L'anecdote n'est sans doute pas généralisable, mais elle suggère un jeu de pouvoir (influence morale ou pression exercée par l'élite locale pour l'obtention de signatures susceptibles de fournir une légitimité populaire à un projet) qu'il faut peut-être deviner parfois entre les colonnes de noms.

On aurait tort, assurément, de généraliser l'enthousiasme ferroviaire à l'ensemble de la société. Les conflits abondent au contraire, et des résistances existent. Plusieurs municipalités s'opposent à une taxe ferroviaire, et le taux de participation électorale lors de la votation des règlements prévoyant un subside est parfois peu élevé, ce qui trahit plausiblement une ferveur mitigée ou une relative indifférence⁷⁴ – même si les désaccords portent souvent moins sur le chemin de fer lui-même que sur son tracé ou le montant de la souscription municipale. Même ceux qui approuvent le financement public estiment parfois, effarés devant la somme des subventions provinciales, qu'« il est temps d'enrayer la marche de notre générosité⁷⁵ ». Le rejet du chemin de fer, du reste, rivalise parfois avec l'engouement. Il affleure du moins dans certains documents : les comités qui arpencent Montréal, à l'été 1846, pour vendre des actions ferroviaires se buttent parfois à des rebuffades. « Abominates railroads », écrit laconiquement l'un des agents à côté du nom d'un homme dont il note le refus ; « won't », « cannot », « will see » et « not in » sont des réponses communes⁷⁶.

Malgré ces dissensions, de larges fractions des populations québécoises adhèrent aux chemins de fer, emportées par un mouvement collectif dont les politiques d'assistance sont à la fois le moteur et le symptôme. La vigueur de ces lois à partir de 1850 indique à quel point la dissémination des voies ferrées est l'effet d'une stratégie concertée et d'une volonté politique soutenue par des communautés locales. Si le territoire se quadrille de ces « ramifications

⁷³ BAnQ (Québec), fonds de la famille Hector Langevin, correspondance personnelle, P134, contenant 2, lettre d'Hector Langevin à Edmond Langevin, 23 avril 1869.

⁷⁴ « Le chemin de fer de Richelieu ? », 21 août 1875, *La Gazette de Sorel*, p. 2.

⁷⁵ « Subventions aux chemins de fer », *La Presse*, 26 décembre 1884, p. 2.

⁷⁶ BAC (Ottawa), RG30, vol. 153, Book of Subscriptions (West ward), août 1846.

vivifiantes⁷⁷ » dont on rêvait vers 1830, c'est parce que des groupes sociaux divers aperçoivent simultanément dans les chemins de fer, au-delà des disparités qui les séparent, un moyen de satisfaire leurs intérêts ou d'accomplir leurs ambitions.

1.3 Construire : la densification du réseau des chemins de fer

Les deux évolutions retracées jusqu'ici convergent : elles entraînent la construction graduelle, entre 1836 et 1886, d'un réseau de voies ferrées qui se ramifie et qui se densifie sans cesse. C'est vers ce troisième processus qu'il faut maintenant se tourner. Comment expliquer l'évolution, la configuration de ce réseau ? Chaque voie ferrée a son histoire singulière ; des enjeux locaux et des facteurs circonstanciels pèsent sur la physionomie de chaque tracé. Mais, pour saisir le processus d'ensemble, il faut retracer, au-delà de la mosaïque des situations particulières – au-delà, aussi, de l'intérêt personnel des acteurs –, le fondement commun des motivations qui justifient les entreprises ferroviaires.

De manière générale, quatre grandes logiques territoriales se trouvent à l'origine des chemins de fer qui se construisent, au cours de la période, sur le territoire québécois.

La première de ces logiques est héritée de l'époque préferroviaire : les promoteurs conçoivent la technologie nouvelle comme un moyen de renforcer la connexion entre des lieux liés entre eux par des échanges, bref pour améliorer des voies de communication préexistantes, et non pour en créer de nouvelles. Les deux premiers chemins de fer bâtis sur le territoire naissent dans la région de Montréal et redoublent, pour y optimiser le trafic, des routes commerciales déjà achalandées. En juillet 1836, le chemin à lisses que met en service, entre Saint-Jean et La Prairie, la compagnie pionnière de l'histoire ferroviaire locale s'intègre à cet itinéraire international ancien que forme le couloir hydrographique du lac Champlain⁷⁸. La deuxième voie ferrée, qui entre en service onze ans plus tard, en novembre 1847, relève d'une logique apparentée : elle relie Montréal (gare Bonaventure) à Lachine, réalisant un projet né vers 1835 et s'insérant dans le trajet largement fréquenté, desservi à la fois par un canal et une diligence, entre la ville et les voies navigables menant vers l'Outaouais et les Grands Lacs. En novembre 1854, une autre

⁷⁷ « Sur les chemins de fer », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 19 novembre 1832, p. 1.

⁷⁸ Voir à ce sujet François Cinq-Mars, *op. cit.*, p. 24-78.

compagnie inaugure une ligne de Carillon à Grenville : ici encore, le chemin de fer se greffe à une route parcourue par des voitures publiques, que détrône vite la locomotive.

Les exemples plus tardifs ne manquent pas. Longeons le corridor fluvial : en novembre 1855, le Grand Tronc inaugure une voie ferrée entre Brockville et Pointe-Saint-Charles ; entre janvier 1877 et février 1879, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental met progressivement en service une ligne qui relie, sur la rive nord, les deux principales villes de la province ; à l'est, les trains réguliers circulent de Lévis à Rivière-du-Loup, sur le Grand Tronc, à partir de juillet 1860. Ces trois chemins de fer, qui émanent de projets imaginés par des promoteurs dès les années 1830 et 1840, reprennent des liaisons anciennes qu'ont établies les diligences au XVIII^e ou dans le premier XIX^e siècle⁷⁹. La même continuité historique s'observe sur d'autres axes. La ligne entre Saint-Jean et Waterloo qu'instaure la Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly entre janvier 1859 et septembre 1861, et qu'une autre compagnie étend jusqu'à Magog (décembre 1877) et Sherbrooke (juin 1885), trouve son origine première dans une volonté, que plusieurs promoteurs expriment à partir de 1830⁸⁰, de moderniser la liaison de Montréal à Stanstead qu'assure la diligence dès les années 1820. Le phénomène peut exister à l'échelle locale comme à l'échelle des grandes artères internationales. À partir de décembre 1882, les voyageurs peuvent prendre le train de Saint-Césaire à Marieville sur une branche secondaire du South Eastern Railway ; sur cet itinéraire, encore une fois, la diligence avait précédé la voie ferrée⁸¹. Partout sur le territoire, on assiste au recouvrement ferroviaire de circuits de transport préexistants, engrainés dans les pratiques et rodés par la tradition, et sur lesquels le train se substitue aux véhicules routiers.

La deuxième des logiques territoriales qui fondent la construction ferroviaire complémente la première : désenclaver des lieux isolés, autrement dit atténuer l'effet des contraintes géographiques de façon à rendre accessibles des ressources ou des marchés inatteignables. Cette ambition se manifeste diversement. L'isolement que le rail espère briser peut provenir d'un éloignement, comme l'illustre le cas du village d'Industrie (Joliette). Vers

⁷⁹ Voir à ce sujet Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1998, p. 12-13, p. 27-28, p. 61, p. 68-71 et p. 80.

⁸⁰ *Journaux de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada*, 2^{ème} session du 15^{ème} parlement (1835-1836), p. 109.

⁸¹ « Diligence », *Le Commerçant*, 16 décembre 1876, p. 2 ; Sans titre, *Supplément du Commerçant*, 16 mars 1878.

1845, son fondateur, le seigneur Barthélemy Joliette, aspire à fournir un débouché commercial aux produits du bourg, « isolé au milieu des campagnes encore peu défrichées » et « privé de communications faciles avec les grands centres de commerce⁸² ». Le chemin de fer lui offre une solution prometteuse : il forme une compagnie ferroviaire, incorporée en 1847, et construit une voie ferrée entre Industrie et Lanoraie, sur le rivage du Saint-Laurent ; la circulation des trains réguliers y débute en mai 1850. Mais l'isolement que visent à combattre les chemins de fer peut aussi procéder des contraintes climatiques. Briser l'anesthésie que les glaces hivernales imposent aux activités commerciales : dès les années 1830 et 1840, c'est l'une des fonctions vitales que les partisans du rail lui attribuent. Il suffit de faire une lecture attentive du journal personnel de Romuald Trudeau pour saisir l'importance du rythme saisonnier dans la vie sociale du premier XIX^e siècle. Entre les années 1820 et 1840, l'apothicaire note scrupuleusement la date des gelées et des débâcles annuelles, ces épisodes revêtant une importance capitale dans la structuration du cycle calendaire⁸³. Dans ces conditions, l'aménagement d'un accès hivernal aux ports océaniques, par l'entremise d'une inscription de la vallée laurentienne dans le réseau ferroviaire américain, est l'un des premiers enjeux fondamentaux de la construction ferroviaire⁸⁴. En décembre 1848, la mise en service du tronçon initial du St. Lawrence & Atlantic, entre Longueuil et Saint-Hyacinthe, préfigure aux yeux de l'élite marchande et politique la disparition imminente de l'hibernation commerciale, que promet l'extension future de la ligne jusqu'à Portland (ouverte en juillet 1853) : « This year for the first time there had been no winter between St. Hyacinthe and Montreal⁸⁵ », s'exclame en chambre Louis-Hippolyte La Fontaine, en 1849.

La mitigation des contraintes géographiques prend aussi une autre forme : la quête récurrente d'un écourttement des liaisons, de la réduction des distances par des tracés optimaux. Cette recherche de l'abrégement joue un rôle essentiel dans la dynamique de croissance du réseau ferroviaire. Comme toute entreprise capitaliste soumise aux « impératifs de la concurrence » et marquée par le besoin « de diminuer les coûts de production afin de pouvoir offrir des prix plus

⁸² Joseph Bonin, *Biographies de l'honorable Barthélémi Joliette [...]*, Montréal, Eusèbe Senécal, 1874, p. 120. Voir aussi Jean-Claude Robert, « Un seigneur entrepreneur : Barthélémy Joliette et la fondation du village d'Industrie (1822-1850) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 26, n° 3, décembre 1972, p. 390-391.

⁸³ Voir Romuald Trudeau, *op. cit.*, p. 199, p. 220, p. 272, p. 302, p. 307, p. 320, p. 332, p. 339, p. 345, p. 383-385, p. 390-391, p. 393-396, p. 473, p. 616, p. 663, p. 722, p. 754, p. 767 et p. 772.

⁸⁴ G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, tome 1 : *Continental Strategy to 1867*, Toronto, McClelland and Stewart, 1964 [1938], p. 145 et p. 179.

⁸⁵ DLAC, texte établi par Elizabeth Gibbs, 2^{ème} session du 3^{ème} parlement (1849), p. 1831.

concurrentiels » pour « dominer les marchés⁸⁶ », les compagnies ferroviaires s’engagent, au XIX^e siècle, dans une rivalité qui les oppose les unes aux autres. Cette compétition pour le transport des voyageurs et des marchandises provoque la multiplication d’itinéraires concurrents et, partant, la saturation de certaines zones du réseau, caractérisées à la fin de la période par la présence de tronçons redondants. D’où la prolifération des lignes transfrontalières, par exemple, qui servent des stratégies continentales antagonistes, leur objectif étant chaque fois de ménager une liaison plus adéquate ou plus avantageuse entre le bassin laurentien et les villes portuaires du littoral océanique. En août 1851, l’ouverture du tronçon qui étend jusqu’à Rouses Point (New York) la voie ferrée entre La Prairie et Saint-Jean institue le premier lien ferroviaire direct entre le Canada-Est et les États-Unis ; entre 1852 et 1886, huit autres lignes transfrontalières voient le jour (figure 1.1), la majorité d’entre elles rivalisant pour la desserte du front atlantique. La Compagnie du chemin de fer International, incorporée sous un autre nom en 1870, fournit un cas emblématique. La pétition qu’elle transmet au gouvernement fédéral, en avril 1883, pour solliciter un subside résume clairement la nature de ses ambitions : « cette route sera de beaucoup la plus courte pour se rendre de Montréal et de l’ouest à un port d’hiver en Canada », ce qui en fait « une ligne importante au point de vue national⁸⁷ ». La compagnie, qui bénéficie d’un subside provincial et qui exploite un chemin de fer entre Lennoxville et le lac Mégantic, obtient en mai la subvention convoitée⁸⁸ ; elle rénove aussitôt sa voie avec des rails d’acier et construit un nouveau tronçon jusqu’à la frontière américaine, inauguré le 1^{er} juillet 1884. Contrairement à ses concurrentes, sa ligne autorise une liaison sans détour, à travers le Maine, entre Montréal et les « Canadian winter ports » des Maritimes : elle devient officiellement, en 1885, un segment de la « short line⁸⁹ » dont le gouvernement soutient la construction et que s’annexe dans les années suivantes le Canadien Pacifique, en quête d’un accès concurrentiel à l’Atlantique⁹⁰.

Ce dernier cas entraîne vers la troisième des quatre logiques territoriales annoncées plus haut : de nombreux promoteurs canadiens du XIX^e siècle perçoivent le chemin de fer comme un

⁸⁶ Ellen Meiksins Wood, *L’origine du capitalisme. Une étude approfondie*, Montréal, Lux, coll. « Humanités », 2009 [2002], p. 57 et p. 123. La production, c’est-à-dire le produit offert, est ici le transport lui-même.

⁸⁷ Pétition du chemin de fer International (25 avril 1883), *DSC*, vol. 16, n° 12, 1883, document n° 121, p. 8.

⁸⁸ Convention avec le chemin de fer International (20 juillet 1883), *DSC*, vol. 17, n° 9, 1884, document n° 21, p. 7-8.

⁸⁹ BAC (Ottawa), fonds du Bureau du Conseil privé, décrets du Conseil, RG2, 1885-2168, décret du 19 novembre 1885.

⁹⁰ William Kaye Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway*, New York, Macmillan, coll. « Railroads of America », 1977, p. 168-171.

instrument d'unification du territoire politique – colonial, puis national. On touche ici à l'origine des grands projets transterritoriaux, qui émergent dans les années 1830 en Angleterre comme au Canada. Un groupe de promoteurs projette en 1835 la construction d'un chemin de fer de Québec à St. Andrews (N.-B.), que fait avorter, vers 1840, un litige entourant la localisation des frontières du Maine⁹¹. En 1839, dans son célèbre *Rapport*, Durham recommande la construction d'une voie ferrée liant Halifax à Québec⁹². D'autres encore, à la même époque, conçoivent ce lien ferroviaire entre le Canada et les colonies maritimes comme le chaînon oriental d'un chemin de fer transcontinental. En 1845, *Le Canadien*, journal de Québec, ouvre ses pages au prospectus d'un monumental projet : des promoteurs entendent relier Halifax à Montréal par une voie ferrée qu'ils espèrent étendre « en avant jusqu'à l'Océan Pacifique », pour ouvrir une liaison accélérée « entre les nations d'Europe, d'Amérique et d'Asie⁹³ », dont la vallée laurentienne serait l'un des points intermédiaires. Six ans plus tard, en 1851, le comité permanent des chemins de fer rejette la demande d'incorporation d'un collectif souhaitant bâtir « un chemin de fer à travers les possessions britanniques jusqu'à l'océan Pacifique » : il juge la requête « prématurée », mais « ce grand œuvre », dit-il, ne « doit pas être considéré comme un plan visionnaire ou impraticable⁹⁴ ».

Cette ambitieuse vision ferroviaire peine longtemps à se matérialiser ailleurs que sur le papier. Elle se concrétise pourtant au cours de la période, même si trois moments successifs et politiquement disjoints morcellent sa réalisation. Le premier est la construction du Grand Tronc, conçu, vers 1850, comme le segment proprement canadien d'une ligne destinée à raccorder les colonies britanniques de l'Amérique du Nord : entre juillet 1853 et décembre 1864, la compagnie met en service, par tronçons successifs, un chemin de fer qui court de Détroit (à l'ouest) à Portland et Rivière-du-Loup (à l'est) en passant par Toronto, Kingston, Montréal, Richmond, Doucet Landing (débarcadère fluvial sur la rive sud, devant Trois-Rivières), Lévis et Sherbrooke. La construction du chemin de fer intercolonial, que retarde longtemps la négociation du tracé et du financement, qui divise les colonies et la métropole⁹⁵, constitue la deuxième étape :

⁹¹ *An Account of the Saint Andrews and Quebec Railway, Being the Original Intercolonial [...]*, Saint John, H. Chubb & Co., 1869.

⁹² John George Lambton, *Report on the Affairs of British North America*, Londres, House of Commons, 1839, p. 113-114.

⁹³ « Compagnie du chemin de fer d'Halifax, Québec et Montréal », *Le Canadien*, 20 août 1845, p. 2.

⁹⁴ « Huitième rapport sur les chemins de fer [...] » (30 août 1851), AJAPC, vol. 10, no 3, 1851, appendice UU.

⁹⁵ Sandford Fleming, *The Intercolonial Railway. A Historical Sketch [...]*, Montréal, Dawson Brothers, 1876, p. 5-76.

progressivement ouvert entre juin 1872 et juillet 1876, il prolonge à l'est de Rivière-du-Loup le Grand Tronc jusqu'à Halifax (via Trois-Pistoles, Rimouski et Matapedia). Mais c'est en juin 1886, au moment où le Canadien Pacifique inaugure sa liaison régulière de Montréal à la côte ouest, que le « grand œuvre » des années 1840 passe enfin de la carte au territoire.

Malgré la dissociation de ces trois entreprises portées par des compagnies distinctes et parfois concurrentes, une logique commune les relie : à leurs concepteurs, le rail apparaît comme l'outil d'un développement intérieur global, qui transcende les intérêts régionaux. La genèse du « grand tronc », à la fin des années 1840, est inséparable de cette vision qu'exprime clairement le comité permanent des chemins de fer et lignes télégraphiques, qui souligne en 1849 la nécessité d'une ligne transcanadienne. La Province du Canada, avance-t-il, « ne saurait développer convenablement ses ressources ou suivre les progrès du siècle, sans le secours des chemins de fer » ; en raison de son « climat particulier », qui ferme « pendant près de la moitié de l'année » ses voies navigables, « cette voie de communication intérieure devient absolument nécessaire⁹⁶ ». Le « grand tronc » fournit au territoire canadien un moyen de réaliser et de renforcer son unité matérielle. Il relie ses centres démographiques et commerciaux, il rend ses régions accessibles les unes aux autres, il lève les obstacles à la circulation intérieure des ressources. C'est cette logique qu'étendent les lignes intercoloniales et transcontinentales : concevoir, en reliant les colonies britanniques, une nouvelle unité nationale dotée de son marché intérieur et de son accès indépendant à l'Atlantique, lien océanique vers la métropole ; souder par le rail, en assurant une continuité physique entre des territoires séparés, une fédération canadienne apte à résister aux visées expansionnistes des États-Unis et à préserver l'intégrité de l'empire britannique⁹⁷.

De là le rôle majeur que joue l'étatisation dans la genèse de ces entreprises indissociablement ferroviaires et politiques. L'idée – on l'a vu – émerge en 1851 dans la loi fondatrice du Grand Tronc. Mais c'est la création de l'Intercolonial, en 1867, qui lui donne vie : l'acte qui fonde le Canada confédéré force aussi son gouvernement à construire « avec toute la

⁹⁶ Procès-verbaux du comité permanent des chemins de fer (février 1849), *AJAPC*, vol. 8, n° 2, 1849, appendice QQ.

⁹⁷ Voir Stanley Ryerson, *Le capitalisme et la Confédération. Aux sources du conflit Canada-Québec (1760-1873)*, traduction d'André d'Allemagne, Montréal, Éditions Parti pris, 1972 [1968], p. 377-404 ; William Kaye Lamb, *op. cit.*, p. 11 ; Andy Albert den Otter, *op. cit.*, p. 70-71, p. 112-116 et p. 144 ; R. Douglas Francis, *op. cit.*, p. 36 et p. 55.

diligence possible⁹⁸ » un chemin de fer intercolonial, qu'une autre loi place la même année sous la gouverne de l'État⁹⁹. Avant l'incorporation du Canadien Pacifique en février 1881, le gouvernement fédéral songe à faire du transcontinental une nouvelle « entreprise publique de la Puissance du Canada¹⁰⁰ » et en commence la construction¹⁰¹. Des motifs comparables poussent le gouvernement du Québec à étatiser aussi un chemin de fer. En 1875, deux compagnies défaillantes (l'une construisant une ligne entre Québec et Montréal sur la rive nord, l'autre son prolongement occidental jusqu'à Aylmer, auxquels s'ajoutent des branches secondaires) se déclarent financièrement inaptes à compléter leurs travaux. Ces voies ferrées, pourtant, apparaissent essentielles, car elles assurent à la province le terminus de l'éventuel chemin de fer transcontinental¹⁰². En décembre, la législature provinciale crée le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, un « ouvrage public appartenant à la province de Québec¹⁰³ », en fusionnant les deux. L'ouverture progressive de la ligne s'étend de 1876 à 1879 ; en mars 1882, le gouvernement vend la division est à la Compagnie du chemin de fer du Nord et la division ouest au Canadien Pacifique. À l'échelle provinciale, l'étatisation du chemin de fer est une brève parenthèse. Mais, comme à l'échelle fédérale, elle constitue à vrai dire un troisième volet du dispositif d'assistance : elle reporte sur le Trésor public la charge financière que représente la construction d'artères jugées vitales au développement du territoire intérieur.

Comme la précédente, la dernière des quatre logiques territoriales est étroitement liée à l'essor de l'idéologie nationale. Mais elle se rattache aux rêves et aux craintes de l'élite francophone : pour les promoteurs canadiens-français, le chemin de fer est un indispensable outil de colonisation, l'adjoint de la francophonie catholique dans sa lutte pour la pérennisation de sa culture propre. Cette fonction colonisatrice du rail s'esquisse dès le milieu du XIX^e siècle. Lisons le rapport que produit en 1854 une compagnie voulant percer une voie ferrée dans les vastes

⁹⁸ *Acte concernant l'Union et le gouvernement du Canada [...], 30-31 Vict. (1867), c. 3, art. 145, SC.*

⁹⁹ *Acte concernant la construction du Chemin de fer Intercolonial, 31 Vict. (1867), c. 13, SC.*

¹⁰⁰ *Acte pour pourvoir à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, 37 Vict. (1874), c. 14, art. 12, APC.*

¹⁰¹ Omer Lavallée, *Van Horne's Road. The Building of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, Fifth House, 2007 [1974], p. 27-68 ; John Lorne McDougall, *Canadian Pacific. A Brief History*, Montréal, McGill University Press, 1968, p. 29 et suivantes.

¹⁰² Voir à ce sujet Michel Stewart, *Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, une entreprise d'État (1875-1882)*, thèse de doctorat (histoire), Université Laval, 1983, p. 143 et suivantes ; Brian J. Young, *op. cit.*, p. 9-83.

¹⁰³ *Acte relatif à la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, 39 Vict. (1875), c. 2, art. 2, SPQ.*

forêts au nord de Québec : garantir à la ville un approvisionnement durable en bois est l'objectif crucial du projet, qui vise cependant aussi à « ouvrir des établissements sur une grande étendue de terre » et à faciliter l'exploitation des ressources des « profondeurs de Québec¹⁰⁴ ». Nulle vocation militante, certes. Mais ce pouvoir génératif des chemins de fer se charge d'une dimension politique dans les années 1860, tandis que l'émigration canadienne-française en Nouvelle-Angleterre, qui atteint les proportions d'une « saignée démographique », génère l'inquiétude au sein d'une élite francophone alarmée par cette « mutilation de la patrie¹⁰⁵ ».

Au lendemain de la Confédération, la promotion ferroviaire s'enracine chez les francophones dans une idéologie qui fonde l'avenir national sur l'ouverture de territoires neufs et l'appropriation du sol. Cette cause a ses héros : on connaît le rôle déterminant qu'un apôtre de la colonisation comme le curé Antoine Labelle confie aux chemins de fer, à la croissance industrielle et à l'exploitation des ressources, qui sont au centre de son programme de « reconquête » du territoire¹⁰⁶. Mais c'est l'ensemble des projets ferroviaires québécois que marque la circulation, diffuse et massive, du thème patriotique. En 1886, une brochure prônant la construction d'un chemin de fer dans des régions en friche, à l'est de Lévis, résume avec une particulière vigueur cet usage nationaliste du rail : en permettant d'« ouvrir de nouvelles terres » et d'« étendre la paroisse », pilier social de la vie catholique et française en Amérique, la locomotive, ce « grand engin civilisateur », peut canaliser le mouvement migratoire et « enracer sur notre sol les enfants qui nous quittent pour l'étranger [...]. Plantons des croix. Érigeons des clochers¹⁰⁷. » Acteur pionnier d'un élargissement de l'écumène, le chemin de fer s'intègre de manière harmonieuse au sein de l'arsenal du « nationalisme de la survivance¹⁰⁸ ».

L'émigration canadienne-française pèse lourdement sur la conscience politique, et les députés du nouveau parlement de Québec font du rail un moyen de combattre l'exode

¹⁰⁴ *Rapport de l'ingénieur [...] du chemin de fer de Québec et du Saguenay*, Québec, Bureau de La Gazette du Canada, 1854, p. iv.

¹⁰⁵ Yves Roby, *Les Franco-Américains de la Nouvelle-Angleterre. Rêves et réalités*, Québec, Septentrion, 2000, p. 40.

¹⁰⁶ Voir Gabriel Dussault, *Le curé Labelle. Messianisme, utopie et colonisation au Québec (1850-1900)*, Montréal, Hurtubise HMH, coll. « Sciences de l'homme et humanisme », 1983, p. 90-91, p. 101-120 et p. 160-163 ; Christian Morissonneau, *La terre promise. Le mythe du Nord québécois*, Montréal, Hurtubise HMH/Cahiers du Québec, coll. « Ethnologie », 1978, p. 178-183.

¹⁰⁷ *Le chemin de fer projeté des comtés du sud*, Québec, Demers & frère, 1886, p. 15 et p. 27.

¹⁰⁸ Fernand Dumont, *Genèse de la société québécoise*, Montréal, Boréal, coll. « Compact », 1996 [1993], p. 277.

américain¹⁰⁹. C'est cet esprit qui fonde la loi subventionnaire de 1869 sur les « chemins à lisses de colonisation », qui produit rapidement des résultats concrets. Les débuts semblent prometteurs : le 26 novembre 1870, l'une des compagnies subventionnées inaugure un chemin à lisses entre le quartier Saint-Sauveur, à Québec, et le canton de Gosford, au nord de la ville. Les rails de bois, qui offrent un moyen abordable de favoriser la colonisation et l'expansion ferroviaire, suscitent un engouement notoire. Mais le dépérissement rapide de la matière ligneuse, la marche irrégulière des convois sur le Québec & Gosford (1871-1872) et son abandon prématué (1873) épuisent vite l'enthousiasme. Dès 1872, les désillusionnés affirment que « le règne des chemins à rails de bois est fini¹¹⁰ ». Comme le note un commissaire de l'Agriculture et des Travaux publics, « après avoir tenté de maintenir ces chemins en opération, il est vite devenu évident que ce genre de construction ne répondait aucunement à l'idée qu'on s'en était faite¹¹¹ ». Mais les échecs semblables sont temporaires. Dans les années 1870 et 1880, plusieurs des voies ferrées qui se construisent dans diverses régions du Québec dérivent directement des « chemins à lisses de colonisation » de 1869 et des subsides provinciaux votés dans les années suivantes. Le sort du chemin de Gosford, encore une fois, le montre bien. En 1878, après plusieurs années d'inactivité, la compagnie, qui bénéficie de l'aide gouvernementale, reprend ses travaux : elle redessine son tracé, elle démantèle une partie de son ancienne voie et entame la construction d'un nouveau chemin de fer entre Québec et le lac Saint-Jean ; en 1886, ses trains réguliers atteignent le lac Édouard.

Renforcer des voies de communication préexistantes ; amenuiser les obstacles géographiques qui séparent des lieux ; munir d'artères vitales le territoire national ; agrandir l'écoumène en ouvrant à la colonisation des terres sauvages. Le réseau ferroviaire tel qu'il se construit dans l'espace québécois, au XIX^e siècle, résulte de la combinaison de ces quatre grandes logiques territoriales, qui s'articulent et qui se superposent, mais qui peuvent aussi rivaliser, qui fonctionnent tant à l'échelle continentale qu'à l'échelle locale, et qui s'inscrivent aussi bien dans des stratégies fédérales, voire britanniques, que dans le programme nationaliste francophone. Ce sont elles qui fondent la construction du réseau, comme ce sont elles qui expliquent sa

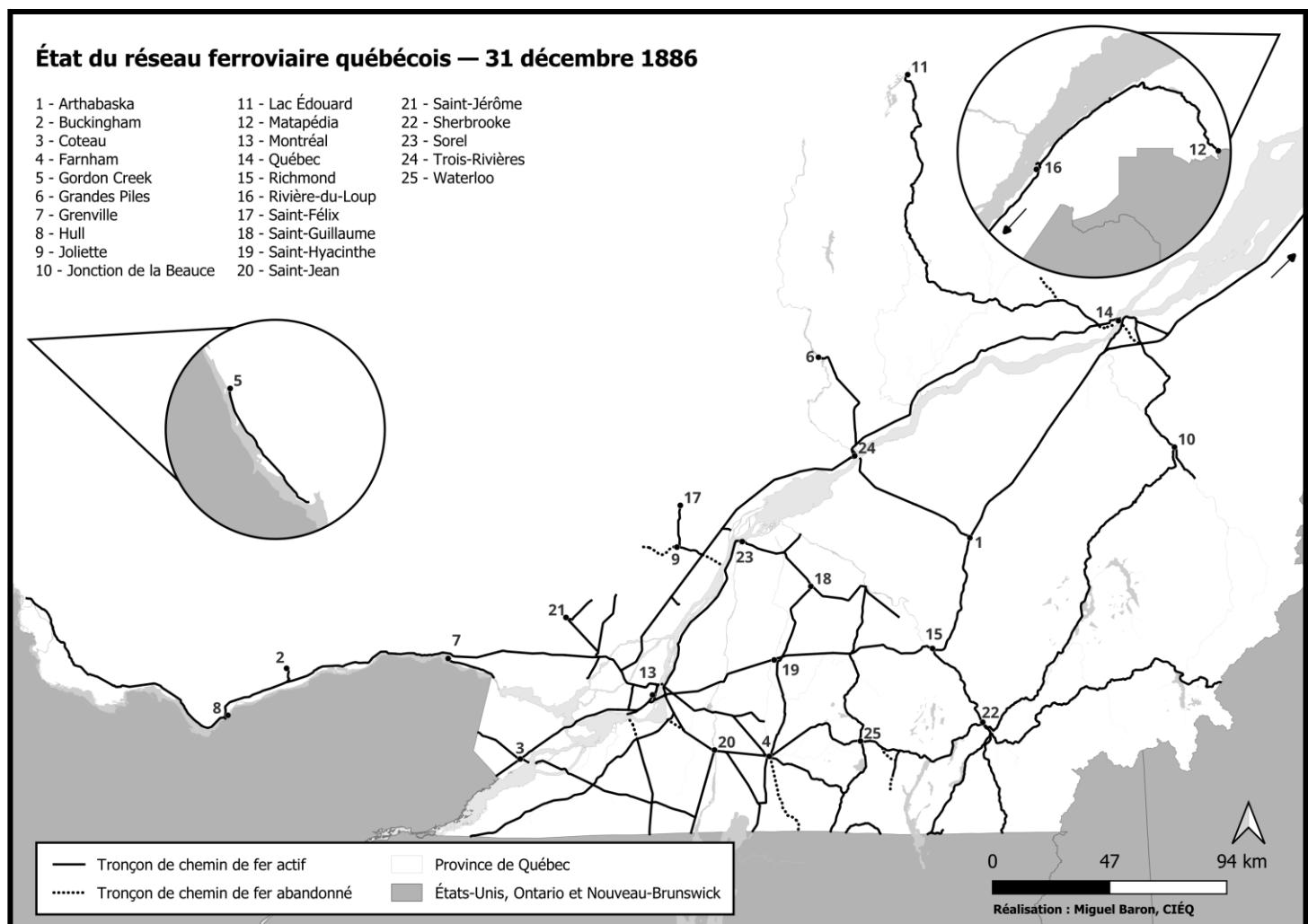
¹⁰⁹ Voir Marcel Hamelin, *Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Les cahiers d'histoire de l'Université Laval », 1974, p. 77-110.

¹¹⁰ DALQ, texte établi par Marcel Hamelin, 2^{ème} session du 2^{ème} parlement (1872), p. 258.

¹¹¹ « Rapport général du commissaire de l'Agriculture et des Travaux Publics de la province de Québec », *Documents de la session [Québec] (DSQ)*, vol. 12, 1879, document n° 2.

configuration historique, faite d'itinéraires internationaux et de liaisons intérieures, d'embranchements mineurs et d'avenues interurbaines. En 1835 démarre la construction du premier chemin de fer bas-canadien ; un demi-siècle plus tard, un lacis de voies ferrées quadrille le Québec (figure 1.1), dont un dépouillement de la presse, des sources parlementaires et des archives gouvernementales et ferroviaires permet de restituer exhaustivement la constitution progressive¹¹².

FIGURE 1.1
Le réseau ferroviaire québécois à la fin de l'année 1886



Source : les données ferroviaires émanent de ma compilation de l'ensemble des sources historiques inventoriées dans la bibliographie, qui m'ont permis de vérifier, valider, corriger et compléter les informations fournies par Données Québec. La carte répertorie la totalité des lignes sur lesquelles, alors que s'achève l'année 1886, circulent (ou ont

¹¹² Voir l'annexe 2, qui présente la synthèse tabulaire de cette reconstitution exhaustive du réseau ferroviaire québécois.

circulé entre 1836 et 1886) des trains réguliers offerts aux voyageurs. Il existe des cas limites : voir l'annexe 2 pour des informations supplémentaires.

Entre 1836 et 1886, le rail conquiert l'ensemble du territoire, même si la densité de son réseau varie d'une région à l'autre : forte dans les espaces frontaliers et dans les centres démographiques, elle reste nettement plus faible dans les zones excentrées. La dissémination des voies ferrées est rurale autant qu'urbaine, mais les aires urbanisées et industrialisées sont les épicentres incontestés des activités ferroviaires, comme le montre la quête continue d'un accès optimal à ces lieux, foyers névralgiques du commerce. À Montréal, le 4 décembre 1882, le Canadien Pacifique déménage sa station terminale (établie à Hochelaga en 1876) au cœur de la ville, où il érige sa gare Dalhousie, qu'il ouvre à la circulation régulière le 26 mai 1884. L'optimisation des installations terminales s'observe aussi dans les villes régionales. En février 1886, à Sherbrooke, le Waterloo & Magog inaugure une extension qui raccorde son terminus, rue Belvédère, à la gare centrale du Grand Tronc, près de la rivière Saint-François. Le South Eastern fournit un autre exemple : le 19 juin 1885, à Sorel, il déracine sa gare, à l'est du village, et l'embarque « sur deux chars découverts » pour la transporter « au lieu du nouveau dépôt¹¹³ » sur la berge de la rivière Richelieu, en face du terminus ferroviaire du Montreal & Sorel.

La multiplication des intersections ferroviaires, au cours de la période, exprime éloquemment la densification du réseau. Le premier carrefour ferroviaire naît en novembre 1854 à Richmond, où se rencontrent les lignes du Grand Tronc allant à Lévis, d'une part, et à Longueuil ou Portland, d'autre part. Or en 1886, le réseau des voies sur lesquelles circulent des convois réguliers compte environ 45 carrefours semblables, et on dénombre plus de 60 intersections entre deux ou plusieurs voies ferrées (en incluant les lignes en construction et les branches industrielles sur lesquelles circulent uniquement des trains de marchandises). Cet ensemble de carrefours, points de jonction physiques où s'offrent au voyageur au moins trois directions possibles, regroupe à la fois des lieux situés dans les deux grandes aires urbaines, des centres régionaux (comme Sherbrooke ou West Farnham) et plusieurs localités rurales (comme Saint-Guillaume et Coteau, par exemple). Seules deux lignes restent entièrement isolées des interconnexions du réseau : celle liant Carillon à Grenville et celle, inaugurée en septembre 1886, qui contourne des rapides près de Gordon Creek (Témiscaming), sur un front de colonisation.

¹¹³ « Du nouveau », *Le Sorelois*, 19 juin 1885, p. 3.

Ces interconnexions procurent au voyageur de 1886 un vaste spectre d’itinéraires ferroviaires possibles, qui peuvent le mener de l’estuaire aux campagnes de l’Outaouais, du lac Mégantic aux contrées forestières du lac Édouard, du bourdonnement urbain au silence du hameau reculé, de la plaine montérégienne au pied des Laurentides. L’automobiliste du XXI^e siècle peine à imaginer les possibles et les contraintes spécifiques d’un XIX^e siècle où le voyageur peut se rendre en train, par exemple, de Saint-Lin à Montebello, de Saint-Polycarpe à Deschambault, de Rivière-à-Pierre à Saint-Anselme, de Compton à Saint-Célestin, de Marieville à Saint-Guillaume. Imaginons le résident d’un bourg comme Waterloo. Il habite une région où le maillage ferroviaire est dense. En 1886, il peut passer, sans avoir à quitter les installations ferroviaires (gares et wagons), du lieu de sa résidence aux quatre coins de la province, du Canada et même du continent. Depuis décembre 1882, deux stations desservent son village¹¹⁴, et quatre directions s’offrent à lui : il peut partir vers l’est sur le Waterloo & Magog et gagner Sherbrooke, où deux lignes différentes (celles du Grand Tronc et du Massawippi Valley) lui donnent accès à l’Atlantique, et où deux autres (le Quebec Central et le Grand Tronc) peuvent le mener à Lévis. Il peut aussi partir vers l’ouest sur le Stanstead, Shefford & Chambly, où il croise sur son chemin les carrefours ferroviaires de Farnham et de Saint-Jean, où des lignes peuvent le conduire aussi bien à Montréal ou St. Albans (Vermont) qu’à Saint-Pie ou Bedford. Il peut encore partir vers le nord sur le South Eastern : il rejoint alors le Grand Tronc à Acton, nouveau carrefour qui lui permet d’atteindre Montréal ou Sorel, Ottawa ou Rimouski, voire Halifax ou Vancouver, s’il envisage des horizons lointains. Dans les chars du South Eastern, il peut aussi partir au sud. À Sutton, il peut filer vers Newport (Vermont) ou se diriger plutôt vers Cowansville et Farnham. Par l’intermédiaire de la toile ferroviaire, chaque gare ouvre ainsi aux usagers les portes du continent comme des campagnes avoisinantes.

L’évolution du réseau ferroviaire n’est jamais purement cumulative. À partir des années 1850, sa croissance entraîne, dans son mouvement même, des défections qui résultent de l’optimisation des lignes et des logiques d’expansion. On modifie parfois un tracé sinueux : en 1884, le Waterloo & Magog rectifie sa ligne dans la région d’Eastman pour enlever « un grand

¹¹⁴ Sans titre, *Waterloo Advertiser*, 22 décembre 1882, p. 3.

nombre de courbes et de très fortes rampes¹¹⁵ », comme le constate un inspecteur. L'ouverture d'un tronçon rend parfois caduc un segment plus ancien : en 1852, le prolongement du Champlain & St. Lawrence jusqu'à Saint-Lambert entraîne l'abandon de sa gare originelle de La Prairie (1836), qui disparaît définitivement de ses livres de comptes en décembre 1853¹¹⁶. Des abandons peuvent procéder de tactiques commerciales : quand le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental prend le contrôle, à l'automne 1880, du chemin de fer de Joliette, le surintendant prévoit abandonner la vieille gare (1850) du village riverain de Lanoraie pour s'assurer le monopole « du transport des voyageurs et de la marchandise entre Joliette et Montréal ou Québec¹¹⁷ ». Le Quebec Central offre un autre exemple. À l'été 1884, il modifie son trajet entre Saint-Henri et Lévis pour faciliter ses correspondances avec l'Intercolonial, qui lui accorde un droit d'accès à sa nouvelle station située sur les quais¹¹⁸. Il ferme en 1885 sa première gare sur la rue Saint-Georges (1875) et rapporte que « the old rails have been removed from the former line to Levis¹¹⁹ ». Certains tronçons désaffectés subissent ainsi le démantèlement ; d'autres restent au sol, exposant les rails et les traverses pourrissantes à la morsure du temps et des éléments. C'est ce qui se produit à Bolton, où la Compagnie du chemin de fer de la vallée de Missisquoi, vers 1885, désaffecte sans la démanteler une section de sa voie ferrée, ouverte en 1878 : des parties de la ligne sont dans un état de « vétusté complète » et des habitants de la région se « plaignent amèrement¹²⁰ », comme l'écrit un inspecteur.

Le poids historique de ces abandons, toutefois, demeure presque infime comparativement au mouvement inverse, qui déferle au cours du XIX^e siècle de façon continue. La densification du réseau ferroviaire est en effet saisissante. La longueur cumulée des chemins de fer en service se multiplie par environ 140 entre 1836 et 1886 (croissance de 14 000 %), alors que double la population du Québec : son parc ferroviaire grandit 70 fois plus vite que sa taille démographique,

¹¹⁵ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS1, contenant 897, rapport d'inspection de Louis Vallée, 17 mars 1884.

¹¹⁶ BAC (Ottawa), fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Company of Proprietors of the Champlain and St. Lawrence railroad, RG30, vol. 135, Journal C, 1851-1855.

¹¹⁷ Lettre de Louis-Adélard Senécal à Joseph-Adolphe Chapleau, 8 mai 1880, *Commission royale. Enquête concernant le chemin de fer Q. M. O. & O.*, vol. 2, Québec, Gingras & Cie, 1887, p. 332.

¹¹⁸ BAC (Ottawa), fonds du ministère des Transports, dossiers sur les chemins de fer, RG12, vol. 2009, dossier 3654-6, Running rights for Quebec Central Railway Company over Intercolonial Railway, 1883-1886.

¹¹⁹ Archives du groupe TRAQ, Charny, Quebec Central Railway Company, vol. 9047, Minute Book n° 1, 1881-1887, réunion du 3 juillet 1885, p. 53.

¹²⁰ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 713, dossier 69.3, rapport de Louis Vallée, 29 septembre 1887.

le nombre d'habitants pour chaque mille de voies ferrées connaissant une chute constante et spectaculaire (tableau 1.2).

TABLEAU 1.2
Densification du réseau ferroviaire sur le territoire québécois (1836-1886)

Année	RÉSEAU FERROVIAIRE EN SERVICE			RÉSEAU FERROVIAIRE TOTAL		
	Longueur cumulative	Population totale	Habitants par mille	Longueur cumulative	Population totale	Habitants par mille
1844	14,50 milles	697 084	48 075	14,50 milles	697 084	48 075
1851	125,85 milles	890 261	7074	125,85 milles	890 261	7074
1856	409,03 milles	994 538	2431	419,28 milles	994 538	2372
1861	531,60 milles	1 111 566	2091	533,60 milles	1 111 566	2083
1866	588,81 milles	<i>1 151 019</i>	<i>1955</i>	590,81 milles	<i>1 151 019</i>	<i>1948</i>
1871	680,61 milles	1 191 516	1751	733,01 milles	1 191 516	1626
1876	1107,30 milles	<i>1 272 260</i>	<i>1149</i>	1175,53 milles	<i>1 272 260</i>	<i>1082</i>
1881	1685,94 milles	1 359 027	806	1718,65 milles	1 359 027	791
1886	2074,89 milles	<i>1 421 998</i>	<i>685</i>	2193,22 milles	<i>1 421 998</i>	<i>648</i>

Source : les données démographiques sont tirées des recensements (1844-1881). Les données précises manquent pour les années médianes (1856-1886), mais les taux de croissance¹²¹ permettent des estimations fiables (en italique). Les données ferroviaires émanent d'une compilation raisonnée d'un vaste ensemble de sources, dont les principales sont les suivantes : les rapports statistiques de l'inspecteur Samuel Keefer (1858-1860) ; les *Statistiques des chemins de fer du Canada* annexées aux *Documents de la session* à partir de 1875 ; les indicateurs ferroviaires (collections numériques de BAnQ et de Canadiana) ; les plans officiels et rapports d'inspection des voies ferrées que renferment les archives gouvernementales (BAnQ, E25) ; les rapports annuels que les compagnies transmettent au gouvernement fédéral (BAC, RG46). La presse a systématiquement permis de confirmer les dates d'inauguration ou d'ouverture des lignes.

Note : voir l'annexe 1 pour une explication de la méthode de calcul.

L'étendue du réseau actif passe de 14 ½ milles à 2075 milles environ. Ce nombre ne concerne que les voies ferrées ouvertes aux trains réguliers ; il s'élève à environ 2200 milles si on ajoute à ces dernières la totalité des branches secondaires que les trains de marchandises fréquentent de façon irrégulière et les lignes construites, mais sur lesquelles les trains ne voyagent pas en décembre 1886¹²². La multiplication des compagnies ferroviaires (tableau 1.1) et le développement du réseau suivent des courbes d'évolution convergentes : les années 1860 forment un creux précédé et suivi par deux poussées significatives, la première dans les années 1850, durant lesquelles se construit le Grand Tronc, et la seconde dans les années 1870 et 1880, où l'arborescence du réseau étend ses rameaux jusque dans des régions excentrées (la Beauce et le

¹²¹ Voir Serge Courville, *Le Québec. Genèses et mutations du territoire*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 2000, p. 319.

¹²² Sur l'ensemble de ces voies ferrées, voir l'annexe 2.

nord-est des Cantons, les forêts de la rive nord et la zone riveraine des Outaouais à l'ouest d'Aylmer). Cette chronologie démontre l'incidence avérée des politiques d'assistance sur le réseau : sa croissance est étroitement corrélée, d'une part, à l'avènement du soutien gouvernemental vers 1850 et, d'autre part, au renforcement des subventions à partir de 1869¹²³.

1.4 Circular : l'intensification du mouvement des trains

La densité du réseau ferroviaire ne se mesure pas uniquement à son étendue, mais aussi à son animation. La croissance, ici encore, est évidente : si les voies ferrées se multiplient, on observe aussi une augmentation tendancielle du mouvement des trains, qui gagne non seulement en étendue (dans l'espace), mais aussi en intensité (dans le temps). Abordons, pour finir, ce quatrième processus.

Le train n'existe et ne circule évidemment que pour ses usagers. Or, dès son implantation sur le territoire bas-canadien, il remplit trois grandes fonctions : le convoyage des marchandises, le déplacement des personnes et le transport du courrier. Ce triple service nécessite plusieurs types de trains, que hiérarchise un système de règles. De façon générale, les trains s'ordonnent au cours de la période en quatre catégories : aux convois de voyageurs et de marchandises s'ajoutent les « trains mixtes » ou « trains mêlés », qui tirent à la fois des wagons de fret et des chars de passagers ; à ces trois ensembles s'adjoignent les trains « spéciaux », que commandent des circonstances exceptionnelles (le voyage de personnalités publiques, etc.) ou des événements festifs (une excursion touristique, etc.). Le transport des malles se greffe généralement aux trains de voyageurs, qui atteignent des vitesses nettement supérieures à celles des convois de marchandises et qui ont, dans la hiérarchie du trafic, systématiquement priorité sur eux, comme l'indique, dès les années 1850, la réglementation interne des compagnies¹²⁴.

À l'instar du voiturage des gens et des biens, le transport postal s'enracine dans les opérations ferroviaires dès l'ouverture du Champlain & St. Lawrence, comme le prouve le mécontentement que génèrent ses imperfections, qui deviennent vite « un sujet de plainte pour le

¹²³ Pour une chronologie de la législation et des instances politiques liées à l'administration ferroviaire, voir l'annexe 3.

¹²⁴ BAC (Ottawa), fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Grand Trunk Railway Company of Canada, RG30, vol. 1000, Minute Book n° 1, 1853-1861, réunion du 13 mars 1857.

public¹²⁵ ». Dès 1836, une protestation contre la déficience des correspondances entre les trains et les vapeurs du lac Champlain révèle que la compagnie transporte la malle des États-Unis¹²⁶. Ce service fait du train l'une des médiations essentielles des échanges et des interactions sociales : dès 1839, Amédée et Lactance Papineau, fils du patriote exilé, s'échangent des lettres « par les chars¹²⁷ ». Dans les années 1850, alors que naît le Grand Tronc, le transport ferroviaire du courrier adopte un fonctionnement plus structuré. Le maître général des Postes rapporte en 1853 avoir mandaté un officier de son service : « vu que l'achèvement prochain de quelques lignes importantes de chemins de fer dans ce pays fera désirer probablement » une desserte organisée, il l'envoie en Angleterre pour « étudier l'administration des Bureaux de Poste ambulants des chemins de fer¹²⁸ ». Le Grand Tronc introduit ce nouveau système sur sa ligne en août 1853¹²⁹ : des compartiments spécifiques (parfois appelés « chars-poste ») le plus souvent installés dans les wagons à bagages permettent dès lors à des commis spéciaux du département des Postes, « classe d'officiers nouvellement créée¹³⁰ », de trier le courrier à bord des trains. On aménage ces « bureaux de poste ambulants » dans « une partie d'un char ordinaire (environ le tiers de sa longueur), divisée par une cloison du reste du char, chauffée en hiver et éclairée la nuit », et pourvue de l'équipement requis par la fonction des commis, qui « assortissent les lettres et journaux, enregistrent les lettres chargées, font les malles et reçoivent et distribuent généralement la correspondance qui passe sur le chemin ou entre les différentes stations intermédiaires¹³¹ ». Ces chars postaux ne circulent pas sur la totalité des voies ferrées, mais on les retrouve aussi, au cours de la période, sur plusieurs lignes secondaires.

L'intensification du trafic ferroviaire, au fil du siècle, se fonde sur la triple fonction du chemin de fer, qui inscrit simultanément le train dans plusieurs sphères de la pratique sociale, dont il devient dès lors l'un des rouages importants. Cette intensification s'exprime doublement.

¹²⁵ Lettre du maître général des Postes à la compagnie (20 mai 1841), *AJAPC*, vol. 5, n° 1, 1846, appendice F.

¹²⁶ Sans titre, *Morning Courier*, 25 août 1836, p. 2.

¹²⁷ Lactance Papineau, *Correspondance (1831-1857)*, Montréal, Comeau & Nadeau, 2000, p. 54 et p. 62.

¹²⁸ Rapport du maître général des Postes (1853), *AJAPC*, vol. 13, n° 7, 1854-1855, appendice F.

¹²⁹ Documents relatifs au service postal du Grand Tronc, *Documents de la session [Province du Canada] (DSPC)*, vol. 21, n° 6, 1863, document n° 80.

¹³⁰ « Rapport annuel du maître général des Postes [...] » (1856), *AJAPC*, vol. 15, n° 1, 1857, appendice 1.

¹³¹ « Rapport du maître général des Postes [...] » (1864), *DSPC*, vol. 24, n° 2, 1865, document n° 3.

D'une part, le train conquiert de nouveaux temps : alors qu'il est estival et diurne au cours de ses quinze premières années d'existence, il étend vers 1850 ses activités à de nouvelles plages temporelles. Le service nocturne, que la brièveté des premières lignes rend d'abord inutile, s'installe dans les pratiques avec l'avènement des trajets long-courriers. Les premiers trains de nuit, qui semblent émerger en novembre 1854 sur le territoire du Canada-Est, assurent la liaison entre Lévis et Longueuil, sur le Grand Tronc¹³². Les trains nocturnes demeurent ensuite une composante essentielle du service ferroviaire des grandes lignes. Mais ce triomphe sur le temps circadien est moins significatif, sans doute, que la conquête du temps saisonnier. Car c'est l'hiver canadien qui incarne l'adversaire le plus coriace du trafic ferroviaire. L'innovation survient à nouveau vers 1850. En décembre 1848, entre Longueuil et Saint-Hyacinthe, le St. Lawrence & Atlantic inaugure le service hivernal. Les épigones apparaissent vite : en décembre 1851, le Champlain & St. Lawrence, à son tour, cesse d'interrompre la marche de ses convois pendant l'hiver, suivi en 1852 par le Montreal & New York. Malgré des difficultés parfois chroniques lors des saisons anormalement neigeuses, les compagnies assurent dans la seconde moitié du siècle un service hivernal régulier, à l'exception de quelques lignes régionales. Encore en 1886, les trains du Carillon & Grenville s'interrompent en même temps que la navigation : ils raccordent deux sections navigables de la rivière des Outaouais et c'est le calendrier des activités nautiques, par conséquent, qui détermine leur exploitation¹³³. La fermeture hivernale est en vigueur aussi sur le chemin de fer de Lanoraie et Joliette jusqu'en 1880.

D'autre part, c'est la fréquence des trains qui ne cesse de croître au cours du siècle : combinée à la conquête du temps nocturne et du temps hivernal, cette périodicité croissante des convois tend à éliminer de plus en plus, entre 1836 et 1886, l'existence de temps morts dans les activités ferroviaires. Partout, toujours : le train en vient à saturer l'espace-temps d'une portion sans cesse grandissante du territoire québécois. Certes, cette intensification de la fréquence des trains est asymétrique et inégale. L'achalandage des lignes varie considérablement d'une région à l'autre et peut rester stable durant des années, voire décennies. Le Grand Tronc, par exemple, exploite au milieu des années 1860 un convoi de passagers par jour, dans chaque direction, entre Doucet Landing et Arthabaska ; dix ans plus tard, et jusqu'en 1886, c'est toujours le régime du

¹³² « Chemin de Fer du Grand Tronc », *Le Canadien*, 11 décembre 1854, p. 3.

¹³³ BAC (Ottawa), fonds de la Commission canadienne des transports, rapports des compagnies de chemins de fer, RG46, vol. 895, Carillon & Grenville Railway, 1875-1886.

train unique qui prévaut quotidiennement sur ce tronçon de campagne. Les indicateurs, pourtant, ne mentent pas : si les rythmes d'évolution sont disparates, si la croissance peut être faible ou nulle sur certaines lignes excentrées, si la progression, enfin, n'est pas toujours linéaire, soumise à des reflux comme à des poussées, le système ferroviaire dans sa globalité voit décupler la circulation des trains au cours du demi-siècle.

De fait, l'accroissement du trafic sur les itinéraires névralgiques bondit de façon spectaculaire, comme le révèle l'évolution du nombre de trains de voyageurs qui partent quotidiennement des gares terminales des régions urbaines (tableau 1.3). Les mouvements atteignent chaque année leur sommet pendant l'été, mais la hausse marque aussi le service hivernal. À la gare Bonaventure, par exemple, le Grand Tronc propose en juillet 1882 de 29 à 32 départs quotidiens vers les destinations québécoises, canadiennes et américaines qu'il dessert. Son offre est à peine plus restreinte en février 1881 : sa programmation compte chaque jour de 24 à 25 départs¹³⁴. Les périodes qui produisent les augmentations les plus fortes (les années 1850, la fin des années 1870, les années 1880) coïncident avec les moments où l'expansion du réseau est la plus vive (tableau 1.2), ce qui indique que la crue des mouvements est d'abord attribuable à l'ouverture de nouvelles voies ferrées. Mais la croissance fulgurante qui caractérise la fin de la période traduit également la diffusion accélérée d'une pratique qui émerge timidement au cours des décennies antérieures : les trains de banlieue connaissent en ces années un essor marqué, avant d'exploser à la toute fin du XIX^e siècle¹³⁵. Entre 1847 et 1880, les Montréalais peuvent compter entre trois et sept trains par jour (exceptionnellement huit ou neuf) dans chaque direction entre Montréal et Lachine ; en août 1886, le Grand Tronc en programme douze chaque jour (treize les mercredi et les samedi) et fait rouler deux convois quotidiens entre Montréal et Saint-Laurent en plus de six ou sept « suburban trains » desservant Saint-Lambert ou Longueuil, les trains de banlieue totalisant à eux seuls entre 20 et 22 départs quotidiens à la gare Bonaventure¹³⁶.

¹³⁴ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 216, juillet 1882, Montréal, Dominion News Company, p. 40-48 ; BAC (Ottawa), RG30, vol. 3138, « Grand Trunk Railway. General Passenger Time-Table », 14 février 1881.

¹³⁵ Voir David B. Hanna, « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans Horacio Capel et Paul-André Linteau (dir.), *Barcelona-Montréal. Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p. 117-132.

¹³⁶ *Grand Trunk Railway. The Shortest and Most Direct Route [...]*, 25 août 1886, Montréal, ICMH [microfiche] n° 42531.

TABLEAU 1.3
Nombre estival de départs quotidiens (trains de voyageurs) dans les gares terminales des zones urbaines de Montréal et de Québec (1836-1886)

Période	MONTRÉAL / BANLIEUE					QUÉBEC / LÉVIS					Total	
	La Prairie/Saint-Lambert (1836-1864)	Bonaventure (1847-1886)	Longueuil (1848-1859)	Pointe-Saint-Charles (1855-1863)	Saint-Lambert/Longueuil (1873-1886)	Hochelaga/Dalhousie (1876-1886)	Pointe-Lévis (1854-1886)	Saint-Sauveur (1870-1873)	Lévis (Saint-Georges) (1875-1884)	Québec (Palais) (1877-1886)	Lévis (Intercolonial) (1884-1886)	
1836 (07)	2											2
1837 (06)	3											3
1840 (06)	2											2
1846 (05)	3											3
1850 (06)	4	6	1/2									11/12
1856 (07)	3	6	3	2			3					17
1858 (06)	3	7	4	2			3					19
1860 (07)	2	6		7			4/5					19/20
1864 (07)	2	15					5					22
1866 (07)		16					4/5					20/21
1869 (07)		20					4/5					24/25
1872 (08)		18					5	2				25
1876 (07)		19/20			2		5/6		1/2			27/29
1882 (07)		29/32			4/5	9	5/6		3	6		56/61
1886 (08)		41/46			7	8/9	2			5/6	5	68/75

Source : compilation des horaires parus dans les journaux et des indicateurs et guides ferroviaires (collections numériques de Canadiana et BAnQ) ; les indicateurs retrouvés dans les archives sont aussi mis à profit.

Note : Le chiffre entre parenthèses désigne le mois auquel se rapportent les données, le nombre de trains quotidiens variant au cours d'une même année, voire d'une même saison. Les cases blanches indiquent les périodes au cours desquelles une gare fonctionne comme station terminale (tête d'une ligne), les cases hachurées désignant l'inverse (ou l'inexistence). Quant à la barre latérale, elle indique une variation du nombre de départs quotidiens selon le jour de la semaine (le samedi est généralement la journée la plus achalandée). Voir l'annexe 1 pour des informations supplémentaires.

Si les villes restent les principaux lieux de concentration de l'activité ferroviaire, c'est le réseau dans son ensemble qu'irriguent les trains que les gares urbaines déversent dans les différentes régions de la province. La hausse du mouvement dans les gares terminales entraîne effectivement une accentuation de l'activité dans les secteurs ruraux, où prolifèrent à la fin de la période de nouveaux couloirs ferroviaires qui agrandissent l'arrière-pays des terminus urbains.

Observons par exemple trois régions distinctes. Dans le triangle au sud de la métropole, le Canada Atlantic Railway, dont les trains sont en correspondance avec le Grand Tronc, lance en 1882 une ligne de Coteau à Ottawa, prolongée jusqu'à Lacolle en 1885. Pendant sa première année complète, de juillet 1882 à juin 1883, ses trains de voyageurs parcourent une distance cumulée de 65 514 milles ; ils en parcourront 182 792 durant l'année se terminant le 30 juin 1887. Allons vers l'est entre Saint-Jean et Waterloo : sur le Stanstead, Shefford & Chambly, le nombre de milles franchis annuellement par les trains de voyageurs et les convois mixtes passe – la hausse est graduelle, mais non linéaire – de 43 567 en 1876 à 60 337 en 1886. Au nord-est, le corridor entre Lévis et Sherbrooke que dessert le Quebec Central Railway voit arriver ses premiers trains au milieu des années 1870 ; les convois transportant des passagers y rouent une distance totale de 116 473 milles pendant l'année finissant le 30 juin 1886¹³⁷.

L'évolution du trafic dans les gares régionales corrobore ces données. Elle illustre bien sûr les disparités géographiques et l'irrégularité de la croissance. La lecture longitudinale des indicateurs ferroviaires permet d'observer des zones de stagnation, et même des poches de décroissance relative au cours de la période. À Joliette, par exemple, la mise en service du chemin de fer se traduit par une effervescence : la gare enregistre 6 mouvements de trains (trois départs, trois arrivées) par jour en 1850 et 1851. Mais l'épreuve de la réalité entraîne la modestie : vers 1870, on ne compte jamais plus qu'un seul mouvement quotidien. L'animation augmente ensuite : 2 mouvements chaque jour en 1880, puis 4 en 1882 (lors de l'ouverture d'une ligne de Joliette à Saint-Félix), mais ce nombre retombe à 2 entre 1883 et 1886, loin derrière les sommets de 1850. Réalité analogue à Caughnawaga (Kahnawà:ke), où l'on dénombre fréquemment 6 mouvements par jour entre 1852 et 1855. Le milieu des années 1850 y amorce un déclin : à partir de 1859, et sauf entre 1867 et 1870, alors que la gare retrouve momentanément 6 mouvements quotidiens, on n'en recense que 2 jusqu'à sa fermeture, le 15 décembre 1880. Les convois disparaissent ensuite du paysage local jusqu'en 1886, année où le Canadien Pacifique entame la construction d'un pont à Lachine et d'une ligne reliant Caughnawaga à Saint-Jean.

¹³⁷ Chiffres tirés de la série « Rapports des compagnies de chemins de fer » (BAC (Ottawa), RG46, vol. 876, 1012, 1036).

La croissance ferroviaire, en un mot, connaît ses intermittences. Mais ces deux cas particuliers n'effacent pas l'intensification globale. Car c'est un accroissement notable et constant qu'enregistrent plusieurs stations régionales. À Waterloo, on trouve quotidiennement de 2 à 6 mouvements de trains entre 1862 et 1878 ; les horaires en annoncent de 8 à 10 vers 1880, et 12 en 1886. À Montmagny, on compte de 2 à 4 mouvements chaque jour entre 1855 et 1875, mais de 6 à 8 entre 1880 et 1886. Cette augmentation est beaucoup plus forte ailleurs. À Vaudreuil, on passe de 2 mouvements en 1855 à 15 en 1886. Allons à Sherbrooke : les 26 mouvements quotidiens qui animent la ville en 1886 font pâlir le taux d'activité (2 mouvements par jour) qui constituait pour elle une grande nouveauté en 1852. À Farnham, on recense quotidiennement de 17 à 18 mouvements en juillet 1882 ; le village n'en voyait que 2 vingt ans auparavant. En 1875, le chemin de fer n'existe ni à Hull ni à Sainte-Thérèse ; en 1886, on trouve dans chacun de ces lieux une quinzaine de mouvements par jour. L'augmentation continue du nombre de stations ferroviaires sur le territoire illustre clairement la dispersion du mouvement des trains, qui desservent une constellation toujours plus dense de points d'arrêts (tableau 1.4). Les zones qui échappent aux opérations ferroviaires se raréfient entre 1836 et 1886 : alors que se multiplient les parcours, des lieux nouveaux entrent dans les programmes de circulation et deviennent des stations, points de contact entre le train et la population de ses usagers.

TABLEAU 1.4
Nombre de stations ferroviaires sur le territoire québécois (1836-1886)

Année	Nombre de stations	Population	Habitants par station
1844	≈ 2	697 084	348 542
1851	≈ 21	890 261	42 393
1856	≈ 67	994 538	14 844
1861	≈ 91	1 111 566	12 215
1866	≈ 110	1 151 019	10 464
1871	≈ 131	1 191 516	9 096
1876	≈ 192	1 272 260	6 626
1881	≈ 324	1 359 027	4 195
1886	≈ 397	1 421 998	3 582

Source : compilation des horaires parus dans les journaux et des indicateurs et guides ferroviaires (collections numériques de Canadiana et BAnQ). Les archives des compagnies ferroviaires sont également mises à profit.
Note : voir l'annexe 1 pour une explication de la méthode de calcul.

La propagation du train sur le territoire est d'autant plus décisive qu'aux trains de passagers, il faut ajouter ceux de marchandises. Le poids relatif de ces deux postes dans la totalité des recettes des compagnies varie largement d'une entreprise et d'une région à une autre. Les portraits, en effet, sont passablement contrastés. Dans les années 1870 et 1880, sur les chemins de fer de Carillon à Grenville et de Montréal à Sorel, le transport des passagers produit parfois plus de 75 % des recettes annuelles. Mais il s'agit là d'exceptions notables, le fret occupant partout une place majeure, voire préminente dans la composition des revenus. À la fin des années 1870, sur le South Eastern, le revenu engendré par les voyageurs forme plus de 50 % du total, situation que partage le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental entre 1879 et 1882. Sur plusieurs lignes, cependant, les billets ne fournissent en moyenne que le tiers de la recette annuelle : c'est le cas sur l'Intercolonial vers 1880, sur le chemin de fer de Joliette vers la fin des années 1870 et sur le Stanstead, Shefford & Chambly dans les années 1880. Sur le Grand Tronc, entre 1860 et 1886, il arrive que les voyageurs produisent un peu plus du tiers des recettes, mais leur contribution tombe parfois sous la barre des 30 %, qu'elle n'atteint pas toujours non plus sur les lignes du Quebec Central et du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean¹³⁸.

Ces données le confirment : le nombre des trains de voyageurs ne donne qu'un aperçu partiel de la totalité des mouvements qui animent le réseau. Le cas de Saint-Hyacinthe, sur le Grand Tronc, permet d'apprécier l'étendue des activités reliées au transport de la marchandise. En janvier 1863, *Le Courier de Saint-Hyacinthe* énumère les trains qui traversent chaque jour le village : entre 5 heures et 21 h 25, quatorze convois réguliers y passent (dont huit sont des trains de fret), un quinzième s'ajoutant à ce défilé journalier le vendredi en pleine nuit¹³⁹. Partout sur le territoire, le long de ces corridors que tracent les voies ferrées, ce sont des centaines de convois par année qui fendent le paysage et qui passent dans la vie de ses habitants.

*

¹³⁸ Données tirées de la série « Rapports des compagnies de chemins de fer » (BAC (Ottawa), RG46, vol. 895, 925, 937, 976, 1012, 1014, 1015, 1032, 1035 et 1036). Celles concernant le Grand Tronc des années 1860 et du début des années 1870 émanent des rapports semestriels de la compagnie, conservés à la Bibliothèque nationale de Montréal (*Report of the Directors of the Grand Trunk Railway Company of Canada [...]*, Londres, Waterlow & Sons, 1861-1879).

¹³⁹ Sans titre, *Le Courier de Saint-Hyacinthe*, 27 janvier 1863, p. 2.

En 1845, l'unique voie ferrée canadienne s'étend sur une courte distance de 14 ½ milles entre La Prairie et Saint-Jean, mais les contemporains pressentent la dissémination massive des chemins de fer sur le territoire. « Qui peut calculer, demande un rédacteur montréalais, l'étendue de la révolution qui doit s'opérer dans ces contrées dans le demi-siècle qui va suivre¹⁴⁰ ? » À cette question qui semble interpeler directement l'historien, les pages qui précèdent ont apporté le début d'une réponse.

La multiplication des compagnies ferroviaires, l'essor des politiques d'assistance, la densification du réseau des voies ferrées, l'intensification du mouvement des trains : en restituant, séparément et l'une après l'autre, ces quatre évolutions conjointes, selon un ordre logique qui mène de la conception des projets à leur réalisation effective, l'analyse a montré la ferroviairisation du territoire au milieu du XIX^e siècle. Portée par des compagnies nombreuses et soutenue par des mesures subventionnaires, qu'appuient des communautés dispersées, la construction ferroviaire couvre le Québec d'artères métalliques qui l'enserrent dans un maillage toujours plus dense et qui propagent le train jusque dans les recoins de l'écoumène. L'appropriation collective de la technologie nouvelle est d'autant plus massive que le chemin de fer se montre capable de servir des fins idéologiques diversifiées, voire antagonistes. Son irrépressible conquête du territoire, en effet, s'arrime aux grands courants nationaux qu'a mis en lumière l'historiographie du XIX^e siècle – un nationalisme pancanadien d'inspiration britannique, d'un côté, et un nationalisme de survie canadien-français, de l'autre –, qui reposent sur une commune conception du progrès technique, pensé comme un impératif moral et national¹⁴¹. « Aujourd'hui, écrit en 1885 l'auteur d'un essai sur le Canada français, c'est vers des endroits presque complètement ignorés que la vapeur s'avance, accomplissant son œuvre civilisatrice ». Les chemins de fer étendent « plus avant leurs rails », disséminant dans les « solitudes » le « siflement des locomotives et le grondement des longues files de trains, qui deviennent de plus en plus nombreux¹⁴² ».

¹⁴⁰ « Chemins de Fer », *L'Aurore des Canadas*, 21 août 1845, p. 2.

¹⁴¹ Voir G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, tome 2 : *National Economy (1867-1936)*, Toronto, McClelland and Stewart, 1964 [1938], p. 92.

¹⁴² Sylva Clapin, *La France transatlantique. Le Canada*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie., 1885, p. 132.

Or de cette ferroviarisation du territoire découle une transformation corrélative des pratiques et des sensibilités collectives : c'est tout l'espace-temps des populations québécoises que refaçonnent, entre 1836 et 1886, ces rubans de fer qui s'enracinent dans l'écoumène. Les huit chapitres qui suivent s'efforcent de retracer le faisceau de ces ferroviarisations simultanées. Le chemin de fer transforme – on y viendra – les pratiques de mobilité et l'expérience corporelle du déplacement. Mais, en amont, il modifie aussi la vie sensorielle de l'ensemble des populations physiquement exposées à sa présence.

Commençons par l'étude de ce phénomène.

CHAPITRE 2

LES SPECTACLES DU TRAIN

En août 1853, un rédacteur du *Pays* propose à son lectorat une « promenade autour de Montréal » et dépeint, dans l'exaltation, « le spectacle des travaux immenses qui s'accomplissent autour de nous¹ ». L'effervescence règne à Pointe-Saint-Charles, où le Grand Tronc, alors fraîchement né, bâtit ses vastes installations ferroviaires. Le journaliste y découvre, ébahi, la naissance d'une « ville rivale », d'une « ville moderne » et enfumée faite de « monuments gigantesques » autour desquels « les émanations du charbon et de la vapeur obscurcissent déjà les airs ». Une autre « petite ville » s'élève aussi de l'autre côté du fleuve, et « le sifflet des chars de St. Lambert vient à toute heure du jour et de la nuit » aux oreilles des citadins qui marchent ou qui flânen dans les rues de Montréal. Le journaliste revient « émerveillé » de sa traversée du Saint-Laurent : sur l'île Moffat, le Champlain & St. Lawrence a construit une « jetée de vingt arpents » qui s'étire dans les eaux et qui tend les bras vers la ville ; les « constructions nombreuses » dont la compagnie couvre les rives de Saint-Lambert « ont le cachet et le vernis de la nouveauté », du hangar des marchandises à « l'usine » où sont façonnés les métaux servant à « la construction des locomotives », des ateliers de menuiserie où s'activent les travailleurs « qui réparent ou construisent les chars » aux « élégants cottages » qui logent les ouvriers et leur famille. La vue de ce décor colossal, la perception des multiples empreintes que l'avènement du chemin de fer inscrit dans le paysage procure à l'observateur le sentiment d'un monde en transformation ; il voit « s'ouvrir pour les habitants de Montréal, la plus glorieuse perspective de prospérité, d'aisance et de bonheur ».

Les observations du *Pays* décrivent une métamorphose perçue et sentie du cadre de vie. Elles révèlent en ce sens les répercussions sensorielles de la dissémination des voies ferrées sur le territoire, qui transforme l'habitat des populations, les milieux physiques où elles sont immergées et qu'elles décident, qu'elles appréhendent par les sens, en un mot leur environnement sensible. Partons de ce fait en apparence banal que manifeste la « promenade » du rédacteur : le chemin de

¹ « Promenade autour de Montréal », *Le Pays*, 10 août 1853, p. 3.

fer fait entrer des objets nouveaux dans le champ de vision des populations du XIX^e siècle. Or regarder ces objets, ce n'est pas simplement regarder ; c'est éprouver les mutations du monde « moderne ». Entre 1836 et 1886, le chemin de fer se greffe à l'environnement sensible, qui se ferroviarise. La vision de la machine, de sa puissance, de ses infrastructures, bref les spectacles du train et de son système technique ajoutent à la vie sensible des contemporains un ensemble d'expériences qui renouvellent les représentations qu'ils se font de leur propre univers. C'est à l'exploration de ce phénomène que se consacre ce chapitre.

2.1 La solennité de la machine : triomphe d'une « ère nouvelle »

Les historiens de l'aviation l'ont montré : dans le premier XX^e siècle, c'est d'abord en tant que spectacle, multiplement médiatisé par les images et le cinéma, que l'avion se présente aux populations qui assistent à son avènement². Les débuts du chemin de fer suscitent au siècle précédent une passion « scopique » comparable : le train apparaît comme une réalité spectaculaire aux yeux des foules qu'il ameute et des illustrateurs qu'il attire. Comme l'observe Michael Freeman, la locomotive est l'une des premières machines de l'ère industrielle dont le spectacle, accessible à des foules massives, se déroule quotidiennement dans l'espace public. « In town and countryside alike, the hissing, clanking spectacle of steam locomotion touched the lives of the most ordinary of men and women³. »

Les spectacles de la locomotive sont aussi nombreux et multiformes, dans la vie collective du XIX^e siècle, que ses contextes d'apparition. Les circonstances dans lesquelles la machine peut être vue, les situations où elle s'expose aux regards prolifèrent au cours de la période, à mesure que se raréfient les plages temporelles et que s'amenuisent les espaces qui échappent à son emprise. Mais ce spectacle ferroviaire n'est nulle part aussi solennel, nulle part aussi théâtral que lors des cérémonies et festivités qui entourent l'inauguration des chemins de fer. De fait, ces fêtes publiques fournissent au plus grand nombre l'occasion d'un contact mémorable – souvent d'un premier contact – avec la locomotive. En 1830, les célébrations d'ouverture du chemin de fer de Liverpool et Manchester rassemblent en plein air des dizaines de milliers de spectateurs et

² Robert Wohl, *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination (1920-1950)*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005, p. 4.

³ Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, p. 20.

lancent avec éclat une pratique festive qui se ritualise aussitôt dans la vie ferroviaire en Europe⁴. Cette pratique collective traverse l'Atlantique en même temps que la locomotive et s'impose avec la même assiduité dans la vie publique canadienne.

Le 21 juillet 1836, quand le « locomoteur » du Champlain & St. Lawrence s'ébranle, pour dévaler la toute première voie ferrée chevillée au territoire canadien, d'« immenses⁵ » attroupements saluent les « charriots » et leurs centaines de convives aux deux extrémités de la ligne, raconte la presse montréalaise. « La route était bordée de spectateurs » venus contempler « de leurs yeux un spectacle aussi nouveau⁶ ». Tout au long du demi-siècle qui suit cet épisode inaugural, des milliers de citadins et de ruraux se massent aux abords des voies ferrées pour assister à ce « spectacle » continuellement recommencé de la locomotive et de sa conquête du territoire.

On note quelques exceptions, mais, dans la majorité des cas, l'ouverture d'une voie ferrée ou d'un nouveau tronçon commande une célébration officielle. Certaines de ces fêtes sont modestes : le 24 juin 1872, le premier express desservant le tronçon initial de l'Intercolonial, entre Rivière-du-Loup et Cacouna, arrive ainsi à destination « gaily decorated with flags and ever-green⁷ », tirant un char de première classe où quelques notabilités se regroupent pour célébrer l'événement en dégustant un vin de circonstance. D'autres occasions appellent une pompe que portent à son paroxysme, à l'automne 1856, les festivités inégalées entourant l'inauguration du Grand Tronc entre Montréal et Toronto : les 12 et 13 novembre, inondées de milliers de visiteurs, les rues de Montréal accueillent un programme festif ambitieux (procession des métiers, feux d'artifice, parade militaire, visite de l'aqueduc municipal et du chantier du pont Victoria) couronné par un « pantagruélique » banquet attablant 4000 convives et par un bal au marché Bonsecours, qu'assaille une marée humaine de 10 000 à 15 000 personnes⁸.

⁴ Voir *Ibid.*, p. 30 ; François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 620-621.

⁵ « The Opening of the Laprairie and St. John's Rail-road », *The Vindicator*, 22 juillet 1836, p. 3.

⁶ « Ouverture du chemin de fer du St. Laurent au Champlain », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 23 juillet 1836, p. 2.

⁷ « Special from River du Loup », *Morning Chronicle*, 25 juin 1872, p. 2.

⁸ Jean-Baptiste Pigassou, « Inauguration du Grand Tronc », *Le Journal de Québec*, 15 et 18 novembre 1856, p. 2.

La grandiloquence montréalaise de 1856 est exceptionnelle, mais le faste est l'ingrédient habituel des inaugurations ferroviaires. La bénédiction épiscopale des chemins de fer, pratique courante à partir de 1841 en France et dans le monde catholique⁹, reste rarissime dans le Québec du XIX^e siècle. Les festivités qui soulignent l'ouverture des voies ferrées y sont pourtant marquées par les gestes protocolaires qui s'observent ailleurs en Occident. Hautement ritualisée, la cérémonie d'inauguration typique accomplit un scénario conventionnel dont l'agencement peut fluctuer, mais dont les décors, les actes et les personnages sont largement invariables : à l'invitation d'une compagnie, quelques dizaines ou centaines de notabilités, recrutées au sein des élites locales et nationales, montent dans un convoi – le plus souvent spécialement affecté à l'excursion inaugurale – et parcourent le nouveau chemin de fer jusqu'au lieu (généralement une gare ou un hôtel, mais on trouve aussi des lieux inédits, comme la culée du pont Victoria, le 17 décembre 1859¹⁰) où les attend un banquet dont le menu se compose de mets gastronomiques, de discours triomphalistes et de libations festives. Un orchestre égaille souvent la fête et les journalistes, qui en tirent des récits abondants, en sont les narrateurs attitrés. La régularité de la formule est telle que certains évoquent sa monotonie : « on sait comment se passe d'habitude ce genre de cérémonie dont le programme tracé d'avance s'accomplit presque toujours à la lettre¹¹ », écrit en 1864 le chroniqueur Hector Fabre, qui couvre, pour *Le Canadien*, l'inauguration de la branche trifluvienne du Grand Tronc. La locomotive apporte dans chaque lieu et région qu'elle conquiert une solennité que fait sentir la prose pompeuse de ce rédacteur qui raconte l'inauguration, le 14 décembre 1882, de la branche du South Eastern Railway reliant Marieville et Saint-Césaire, où arrive « ce roi de notre siècle, la locomotive, orgueilleusement empanachée de son diadème de fumée et de flamme¹² ».

Les foules comptent parmi les figurants réguliers de ces événements. Car l'inauguration d'une voie ferrée est un spectacle, une mise en scène publique de la machine, vue, regardée, admirée par un auditoire plus ou moins improvisé d'observateurs curieux, dont la présence contribue à l'apparat. Les dizaines de récits d'inaugurations ferroviaires qui paraissent dans la

⁹ Voir Paul Droulers, « Christianisme et innovation technologique. Les premiers chemins de fer », *Histoire, économie & société*, vol. 2, n° 1, 1983, p. 120-124.

¹⁰ « Salle du banquet dans la culée nord du pont Victoria, Montréal, Qc » (William Notman, photographie), 17 décembre 1859, Collection numérique du Musée McCord, N-0000.120.20.

¹¹ [Hector Fabre], « Inauguration de l'embranchement d'Arthabaska [...] », *Le Canadien*, 14 décembre 1864, p. 2.

¹² « Banquet à St-Césaire », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 16 décembre 1882, p. 1.

presse indiquent la constance du phénomène, qui n'épargne aucune région. Survolons la période et le territoire. Le 11 septembre 1852, à Sherbrooke, des foules postées en bordure des rails et des dames agitant des mouchoirs blancs aux fenêtres des édifices accueillent le premier train du St. Lawrence & Atlantic qui entre triomphalement dans la ville¹³. Entre Lévis et Montmagny, le 1^{er} décembre 1855, des essaims de spectateurs venus des paroisses avoisinantes regardent passer le convoi inaugural du Grand Tronc, qui se fraye un passage « amidst the cheers and hurrahs of hundreds assembled on both sides¹⁴ ». En juin 1875, l'achèvement du tronçon initial du Lévis & Kennebec ameute sur la voie ferrée nouvellement construite « plusieurs centaines de personnes » captivées par le « spectacle nouveau » de la locomotive « sur les hauteurs de Lévis¹⁵ ». Le 23, jour d'inauguration officielle, les habitants proprement vêtus regardent partir vers la Beauce un train qu'acclament des foules dans les diverses localités traversées, rassemblées « to see the inaugural train pass by¹⁶ ». Dans le récit qu'il tire en août 1879 de l'inauguration du chemin de fer des Piles, un rédacteur de *L'Opinion publique* relève la présence de spectateurs sur la ligne entre Québec et Trois-Rivières : « à chaque gare, tout le long de la route, ce n'étaient que paysans endimanchés¹⁷ ». Le 18 décembre 1884, quand arrive à New Glasgow le convoi qui transporte les convives venus célébrer l'inauguration prochaine du chemin de fer local, « flags were flying in every direction, and apparently every person in the village was at the depot to meet the train¹⁸ ». Scène identique à Shawville le 11 février 1886, où des groupes s'amoncèlent à la gare pour y observer l'arrivée du convoi inaugural¹⁹.

On pourrait allonger indéfiniment l'énumération, mais c'est le même tableau qui se reproduit sans relâche : au XIX^e siècle, les festivités ferroviaires agglomèrent partout près des gares et des voies ferrées des « foules de curieux » (en ville, ils peuvent être plusieurs milliers) qui regardent partir, passer ou arriver « majestueusement²⁰ », selon les mots d'un journaliste, les trains inauguraux (figure 2.1). Les écrits privés montrent le caractère mémorable de ces événements festifs, que des correspondants racontent dans leurs lettres. En janvier 1849, le jeune

¹³ « Opening of the Saint Lawrence and Atlantic Railroad to Sherbrooke », *Montreal Gazette*, 14 septembre 1852, p. 2.

¹⁴ « Opening of the Grand Trunk Railway to St. Thomas », *Morning Chronicle*, 3 décembre 1855, p. 2.

¹⁵ « La grande nouvelle », *Le Courrier du Canada*, 18 juin 1875, p. 2.

¹⁶ « The Opening of the Levis and Kennebec Railway », *Morning Chronicle*, 24 juin 1875, p. 2.

¹⁷ Faucher de Saint-Maurice, « Excursion de Québec aux Piles », *L'Opinion publique*, 21 août 1879, p. 397.

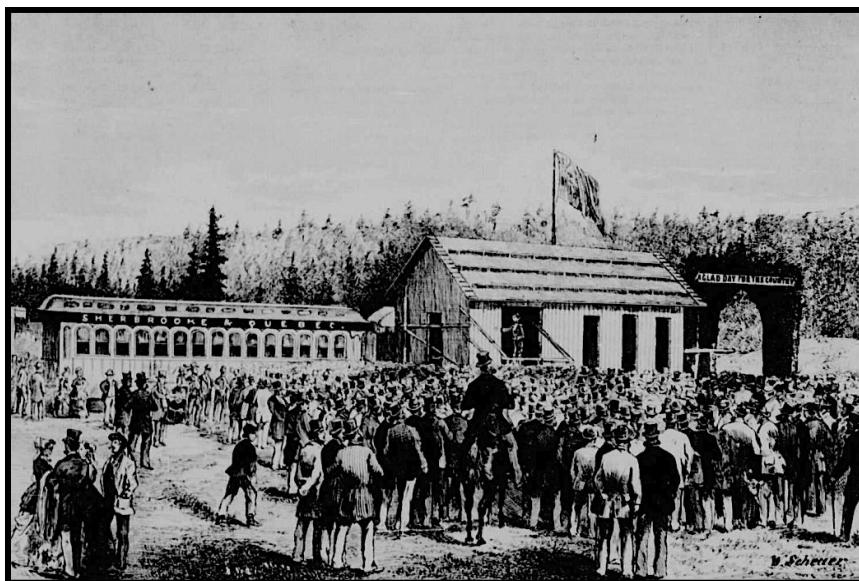
¹⁸ « St. Jerome and New Glasgow R. R. », *Montreal Herald*, 19 décembre 1884, p. 8.

¹⁹ « The Shawville Banquet », *The Equity*, 18 février 1886, p. 1.

²⁰ « Le Chemin de Fer du Nord », *Le Journal de Québec*, 10 février 1879, p. 2.

Félix-Gabriel Marchand, étudiant au collège de Saint-Hyacinthe, relate à ses parents l'ouverture du St. Lawrence & Atlantic, dont il conserve un souvenir enthousiaste : « Vous savez sans doute que le rail-road d'ici à Montréal est terminé, et qu'il fait régulièrement un trajet par jour. [...] Il y a à peu près deux semaines lorsqu'il fit son premier voyage, nous allâmes tous faire un petit tour dedans. » Dans la foule, il croise un ami qu'il ne s'attendait pas à y trouver, « comme je regardais arriver les chars²¹ », écrit-il. Vingt ans plus tard, en novembre 1870, le même Marchand décrit à sa femme l'inauguration du Québec & Gosford. Mais, en tant que député, il appartient désormais aux protagonistes de la fête, et non plus à l'assistance. « La promenade a été très agréable ; nous sommes partis une centaine de députés, journalistes et notables de Québec », écrit-il. À bord du train, il séjourne dans le char « occupé par le lieutenant-gouverneur, le premier ministre de Québec [...] et quelques autres personnages du même calibre²² ».

FIGURE 2.1
L'inauguration du premier tronçon du Quebec Central Railway en 1874



Source : « Opening of the S. E. T. & K. Railroad », *Canadian Illustrated News*, 7 novembre 1874, p. 289. Le 22 octobre 1874, à Ascot, un discours célèbre l'inauguration du premier tronçon du futur Quebec Central Railway.

Femmes, paysans, villageois, écoliers : la variété des figurants qu'évoquent les récits, privés et publics, signale l'hétérogénéité sociale des foules qu'agrège l'inauguration des chemins de fer. Quelles peuvent être les motivations et les significations de ces rassemblements

²¹ BAnQ (Québec), fonds Félix-Gabriel Marchand, correspondance avec sa famille, P174, S2, P178, lettre de Marchand à ses parents, 5 janvier 1849.

²² *Ibid.*, P71, lettre de Marchand à sa femme Hersélie Turgeon, 28 novembre 1870.

populaires ? Sans doute faut-il tenir compte des pressions sociales que peuvent exercer les élites et les sociabilités locales. Comme le suggèrent les documents ecclésiastiques, les foules massives qui s’agglutinent dans les gares du XIX^e siècle pour assister au départ ou à l’arrivée solennelle de convois officiels y sont parfois invitées par le clergé. En février 1868, une circulaire épiscopale lue à la messe dans les églises de Montréal et des paroisses environnantes convie les fidèles à suivre les zouaves pontificaux qui partent vers l’Europe « à la gare du Chemin de Fer », où « se feront les derniers adieux²³ ». L’implication fréquente des prêtres dans la promotion ferroviaire locale – dont le curé Labelle est l’exemple le plus illustre (figure 2.2) – inspire probablement des interventions comparables à plusieurs ministres du culte.

FIGURE 2.2
L’inauguration du chemin de fer à Saint-Jérôme en 1876



Source : « Inauguration du chemin de fer Q. M. O. & O. [...] » (détail), *L’Opinion publique*, 26 octobre 1876, p. 490. Un cérémonial banquet présidé par le curé Antoine Labelle, le 9 octobre 1876, souligne l’ouverture du chemin de fer entre Hochelaga et Saint-Jérôme. La vignette du coin supérieur montre une foule observant le spectacle de l’arrivée triomphale du train à Saint-Jérôme.

Mais il faut aussi se garder de réduire ces affluences de spectateurs à des masses passives pilotées par l’élite. La curiosité pour la locomotive constitue indéniablement une motivation courante. Le regroupement constant de foules spectatrices autour des trains révèle l’intensité à la

²³ « Annonce à faire dans toutes les églises [...] » (16 février 1868), *Mandements, lettres pastorales, circulaires et autres documents publiés dans le diocèse de Montréal depuis son érection*, tome 8, Montréal, J. A. Plinguet, 1887, p. 347.

fois sensorielle et affective du spectacle que donne cet « objet entièrement nouveau » dont le mécanisme complexe et la force vive captivent un public « intrigué de son aspect²⁴ ». Plusieurs témoignages attestent la vivacité des impressions visuelles que laissent, sur les observateurs de l'époque, les premières visions du train. À l'âge de neuf ans, Georges-Casimir Dessaulles assiste en juillet 1836 à l'inauguration du Champlain & St. Lawrence avec son oncle, Louis-Joseph Papineau. Il se remémore l'événement en 1927, lors de son centenaire : « the event was of great importance and was, indeed, very notable and interesting to me, who was only a small boy²⁵ ». Un autre centenaire se souvient, vers 1945, avoir vu avec son père l'arrivée, à Saint-Jean-Port-Joli, de la première locomotive du Grand Tronc en 1858²⁶. Le spectacle de la technologie nouvelle grave des images inoubliables dans les mémoires : le 14 octobre 1836, près de Montréal, « j'ai vu pour la première fois circuler les trains sur le chemin de fer », rapporte cinquante ans plus tard un Canadien français expatrié aux États-Unis ; il se souvient en outre avoir « été témoin du départ d'un convoi de passagers qui partait de Saint-Jean pour Laprairie en 1837²⁷ ».

L'essentiel, cependant, est ailleurs. Ce qui confère aux inaugurations ferroviaires leur pouvoir fédérateur, ce qui attire les foules qu'elles mobilisent, c'est le symbolisme dont elles sont chargées. Le spectacle qu'elles mettent en scène est celui de la locomotive triomphante, qui conquiert un territoire neuf, colonise un nouvel espace. Pour les localités nouvellement desservies, il signifie l'insertion dans un réseau dont les ramifications sont continentales, l'inscription de l'ici dans le tissu des communications avec l'ailleurs, la participation à l'histoire globale, que représente la présence des puissants, issus des hautes sphères du monde politique²⁸. C'est ce triomphe qu'exprime et que célèbre l'appareil rituel des inaugurations : les éléments scénographiques (décoration, canons, feux d'artifice, fanfares, etc.) et les pratiques cérémonielles (défilés, discours, bals et banquets, etc.) qui le composent entourent la locomotive d'un dispositif

²⁴ Marc Baroli, *Le train dans la littérature française*, Paris, Éditions N. M., 1969, p. 85 ; Michael Freeman, *op. cit.*, p. 42-43.

²⁵ Archives du Musée ferroviaire Exporail (AMF), Saint-Constant, collection Robert R. Brown, spicilèges, notes et listes, C006, S1, SS1, boîte 14, « First Steam Road » [John Loyer, *Canadian National Railways Magazine*], 1927, p. 9.

²⁶ Gérard Ouellet, *Ma paroisse. Saint-Jean-Port-Joly*, Bureau du tourisme de Saint-Jean-Port-Joli, 2011 [1946], p. 164.

²⁷ F. Trépanier, « Le premier chemin de fer au Canada », *Le Franco-Canadien*, 7 mai 1886, p. 3.

²⁸ Voir à ce sujet Jeffrey Richards et John M. MacKenzie, *The Railway Station : A Social History*, Oxford et New York, Oxford University Press, 1986, p. 131.

qui la met en représentation et qui procure à son arrivée glorieuse le statut à la fois d'une victoire, couronnement de longues démarches, et d'un événement fondateur.

Le cortège des discours qui accompagnent l'inauguration de nouvelles lignes évoque d'ailleurs sans cesse « l'ère nouvelle de chemins de fer dans laquelle nous sommes entrés²⁹ ». En 1853, lors d'un banquet ferroviaire à Québec, les harangues que prononcent les orateurs résument admirablement ce thème assidûment ressassé. On s'écrie : « Une ère nouvelle s'est ouverte pour ce pays. Dans l'histoire ce sera le Canada avec des chemins de fer et le Canada sans chemins de fer³⁰. » L'implantation du rail pose un jalon dans le temps historique de la collectivité. Il sépare deux âges ; le présent qu'il instaure et l'avenir qu'il annonce enterrent un passé révolu. C'est pendant les festivités montréalaises de 1856 que ce discours s'énonce avec le plus de force. Le *Herald*, qui inscrit la construction du Grand Tronc dans le registre des événements historiques, publie en novembre un dossier thématique – qui reparaît ensuite dans un volume commémoratif³¹ – sur l'état de Montréal et son histoire, de Jacques Cartier à l'invention du rail. À l'ancien bourg fortifié d'une époque révolue, qu'une image permet au lecteur du journal d'imaginer, s'oppose la cité industrielle qu'illustre sur sa première page une imposante gravure du futur pont Victoria³². Cette rupture solennelle entre l'ancien et le nouveau, chaque inauguration la réitère à l'échelle locale, dans sa région d'appartenance.

Ces discours éclairent le sens que peuvent revêtir les spectacles de la locomotive triomphante aux yeux des foules qui se déplacent et se réunissent pour les contempler : le train symbolise la grandeur d'une « ère nouvelle » ; il est une image de l'histoire en marche. Ce qu'éprouvent exactement les foules anonymes du XIX^e siècle quand, rassemblées pour célébrer une inauguration, elles regardent le train arriver et s'enraciner dans leur localité, dans leur environnement, l'historien, sans doute, doit renoncer à le découvrir. Les sources sont muettes ; le temps en a effacé les traces. Mais on peut déduire des pratiques signifiantes que décrivent les reportages – l'élégance vestimentaire de cultivateurs « endimanchés », par exemple – une certaine adhésion au grand récit de l'« ère nouvelle », une disposition à l'émerveillement devant

²⁹ « Le Chemin de fer de Lévis et Kennebec », *Le Courrier du Canada*, 28 juin 1875, p. 2.

³⁰ « Le dîner des chemins de fer », *Le Canadien*, 30 septembre 1853, p. 2.

³¹ [Comité des célébrations], *Montreal in 1856. A Sketch Prepared for the Celebration [...]*, Montréal, John Lovell, 1856.

³² « Chapters from the Old Times of Montreal » ; « Preface », *Montreal Herald*, 13 novembre 1856, p. 1-5.

les promesses de la technique moderne. Le cas de Wickham, où une « véritable ovation » accueille la première apparition de la locomotive à l'été 1871, l'illustre bien. « L'arrivée de cet engin » ameute des dames, qui se présentent avec une « magnifique couronne de fleurs », et un cultivateur qui « accourut de son champ » avec une « javelle de blé » pour orner la machine. La communauté attribue une valeur symbolique à ces décorations végétales : « la locomotive en parcourant la nouvelle voie, et en ouvrant de nouvelles terres, un nouveau commerce, de nouvelles industries doit [...] répandre partout sur son passage l'abondance et la richesse, dont le blé et les fleurs sont les emblèmes³³. » La population locale participe à l'appareil rituel qui exprime la césure historique.

En ce sens, on peut lire dans le regroupement des foules spectatrices, qui contribuent par leur présence et leurs pratiques au dispositif festif, l'indice d'un assentiment à ce renouveau historique que proclame le spectacle solennel des trains inauguraux. Le rassemblement est une réception collective : la communauté se réunit pour accueillir chez elle, dans son environnement, la locomotive appelée à y devenir un objet familier, un figurant ordinaire.

2.2 La puissance de la technique : la hantise des images

Voir, regarder la locomotive est au milieu du XIX^e siècle une expérience exaltante, car sa puissance immédiatement perceptible lui donne une valeur symbolique. Elle incarne le dépassement d'un passé voué à l'effacement : « To see a powerful, efficient machine in the landscape is to know the superiority of the present to the past³⁴ ». D'où l'attrait, voire le magnétisme qu'elle exerce sur le regard, qui s'exprime jusque dans la culture matérielle : des locomotives figurent dans des expositions locales et provinciales, où s'exhibent aussi des engins miniatures de fabrication artisanale³⁵ – dont un « petit chef d'œuvre³⁶ » que bricole, en 1850, un jeune garçon de Saint-Hyacinthe. D'où, aussi, la fascination qu'éveillent ces situations où la locomotive affronte les éléments et où la puissance de la technique se manifeste dans toute sa brutalité. Abordons maintenant ce deuxième visage du spectacle ferroviaire.

³³ Sans titre, *Le Journal de Québec*, 29 août 1871, p. 2.

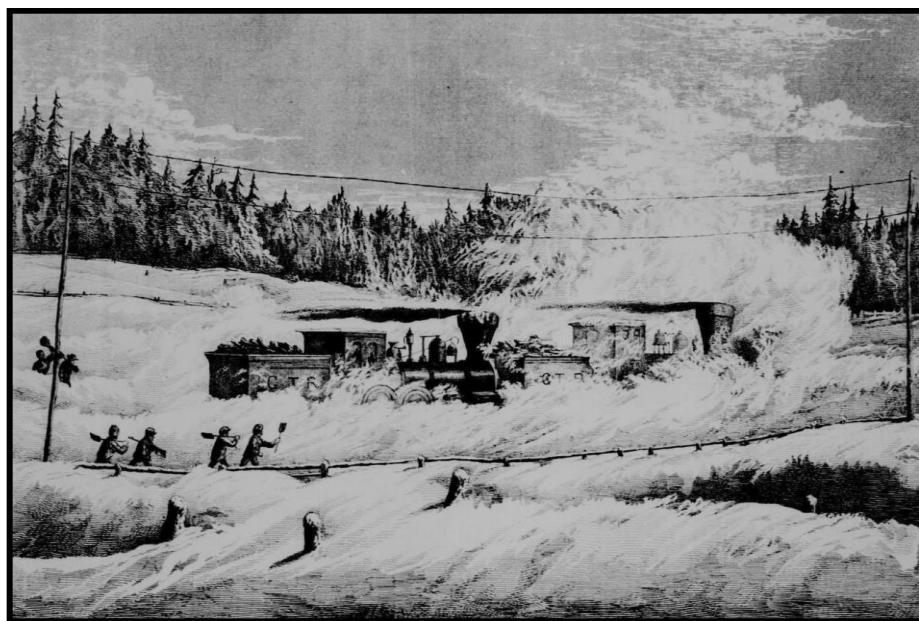
³⁴ Leo Marx, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York, Oxford University Press, 1964, p. 192.

³⁵ « Curiosité mécanique. Chemins de fer », *Le Canadien*, 25 octobre 1848, p. 3 ; « Une poignée de vérités », *La Minerve*, 23 septembre 1881, p. 2 ; *Catalogue of Articles Shewn at the Provincial Exhibition [...]*, Montréal, Longmoore & Co., 1860, p. 20.

³⁶ « L'exposition de l'industrie canadienne », *Le Canadien*, 23 octobre 1850, p. 2.

Les combats que la locomotive mène contre la neige offrent aux artistes – et lecteurs – de la presse illustrée un spectacle attrayant et régulier. À l'hiver 1871, le *Canadian Illustrated News* publie, sur une pleine page, le dessin d'un affrontement. « The scene is one of many that occur throughout the winter season on nearly all parts of the road³⁷ » : à l'instar des pelleteurs figurant sur l'image, le lecteur y voit, dans un décor rural enneigé, deux locomotives du Grand Tronc défonçant à toute vapeur un mur de neige dont le poudroiement s'élève dans les airs (figure 2.3). Plusieurs scènes analogues, croquées par des illustrateurs sur diverses voies ferrées, émaillent dans les années 1870 et 1880 les pages des journaux illustrés. La composition de ces images est toujours semblable. Comme sur l'illustration de 1871, les nuages confondus de la vapeur et de la neige dissimulent partiellement la silhouette de la machine, montrée dans sa lutte contre les forces de la nature. En recourant à la mise en abyme, la représentation souligne le caractère spectaculaire de cet affrontement : la présence dans l'image de personnages d'observateurs, comme ces hommes armés de pelles regardant les assauts de la locomotive, renvoie au lecteur du journal, qui est spectateur, lui aussi, des efforts acharnés de la machine.

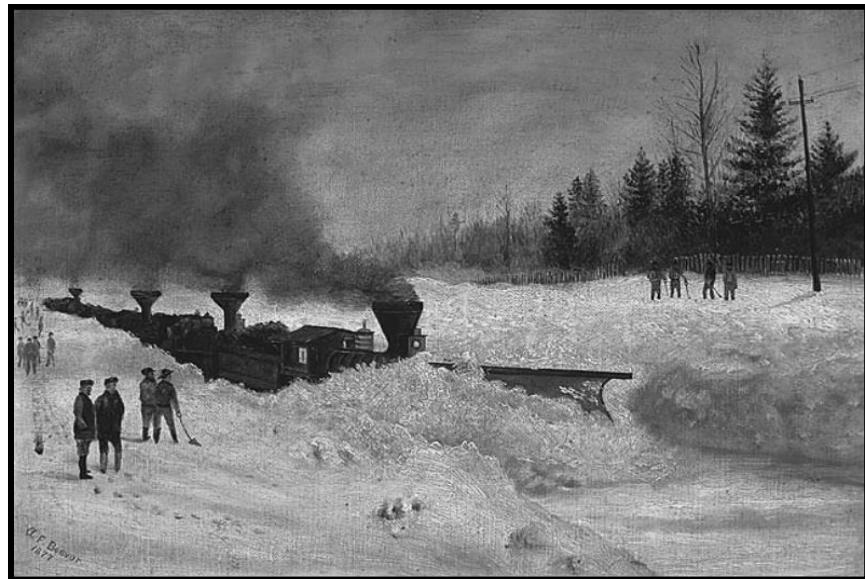
FIGURE 2.3
Le déneigement des voies ferrées : un combat épique



Source : « Snow-Ploughs in a Drift », *Canadian Illustrated News*, 4 février 1871, p. 72. Des locomotives du Grand Tronc désencombrent la voie ferrée sous le regard de pelleteurs et spectateurs.

³⁷ « Snow-Ploughs in a Drift », *Canadian Illustrated News*, 4 février 1871, p. 67.

FIGURE 2.4
Une opération de déneigement sur le Grand Tronc près de Lévis en 1876



Source : A. F. Beevor, Chasse-neige à bord d'un train, huile sur toile, 1877 (BAC (Ottawa), temporary record for orphaned ICON records, R17124). Quatre locomotives poussant un chasse-neige désencombrent le Grand Tronc.

À l'hiver 1876, des reportages parus dans la presse de Québec, après une tempête anormalement sévère, décrivent longuement au lectorat l'une de ces vastes opérations de déneigement. Elle se tient sur le Grand Tronc entre Lévis et Montmagny : invités, avec le photographe Alexander Henderson, à monter dans la cabine d'une locomotive pour « jouir intimement du spectacle » et en éprouver directement les « sensations toute particulières³⁸ », les journalistes du *Canadien* et du *Chronicle* dressent le portrait des belligérants et rapportent « les péripéties du drame ». Sculptés par le vent, des amoncèlements « de 15 ou 20 pieds de neige », voire de « 35 pieds », obstruent à quelques endroits une voie ferrée recouverte partout d'une chape « de 4 à 5 pieds », que « quatre locomotives réunies », poussant comme des bœufs un immense chasse-neige rouge et noir pesant 12 tonnes³⁹, s'efforcent de pulvériser. La « bataille » est épique. Lancées « comme un boulet », les machines passent à l'attaque : « enveloppés d'un nuage de vapeur et de neige », les rédacteurs sont au cœur de la mêlée, de cette « course en plein brouillard » que deux minutes suffisent à briser, « la vapeur [ayant] épuisé toutes ses forces ». Alors entre en scène un régiment de pelleteurs, qui dégagent les locomotives enlisées et préparent

³⁸ « De Québec à la Rivière-du-Loup », *Le Canadien*, 27 mars 1876, p. 2. Citations suivantes tirées de cet article.

³⁹ « Grand Trunk Railway. A Memorable Winter Blockade », *Morning Chronicle*, 29 mars 1876, p. 2.

un nouvel assaut. Une œuvre picturale retrouvée dans les archives, signée en 1877 et manifestement tirée d'un cliché de Henderson⁴⁰, illustre le récit des reporters : entre les deux parois neigeuses qui bordent les rails, quatre locomotives fumantes combattent l'hiver, escortées par des spectateurs (figure 2.4).

D'autres situations singulières, au XIX^e siècle, mettent en spectacle le combat que la technique ferroviaire mène contre les forces et les contraintes de la nature⁴¹. L'aménagement sur le fleuve gelé, entre 1880 et 1883, d'un chemin de fer saisonnier reliant le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (Hochelaga) et le South Eastern Railway (Longueuil) est assurément l'une des plus significatives. Aux yeux de *La Minerve*, cette prouesse technique représente un nouvel avatar de cet éternel affrontement entre une nature qui « n'a pas d'obstacles insurmontables » et « l'industrie humaine [qui] excelle à en triompher⁴² ». Aussi attire-t-elle de nombreux spectateurs. Le 31 janvier 1880, l'inauguration officielle de cette insolite voie ferrée ameute une « foule considérable⁴³ » au Pied-du-Courant, « une autre foule aussi joyeuse » sur la rive de Longueuil et « un cordon non interrompu de voitures depuis un côté du fleuve jusqu'à l'autre, car le chemin de fer longe la route publique ». La presse illustrée envoie sur les lieux ses dessinateurs, qui captent sur papier ce « spectacle si nouveau », tandis qu'un photographe du studio Notman immortalise sur sa pellicule la locomotive stationnée au milieu du Saint-Laurent, avec ses deux wagons orneméntés et leurs téméraires passagers⁴⁴. Les reportages illustrés que publient les journaux redoublent le spectacle en démultipliant son auditoire. À ceux qui ne peuvent le contempler *de visu*, ils procurent des images de remplacement, qui dépeignent le train foulant la surface des eaux, flanqué de voitures et de spectateurs. La mise en abyme est encore au cœur de la représentation : en diffusant des images des « photographes à l'œuvre » et des dessinateurs « at work⁴⁵ » – les illustrateurs se regardent en train de regarder le spectacle –, ces

⁴⁰ BAC (Ottawa), fonds Alexander Henderson, Canadian Landscape Album, R10846, boîte 55041, PA-149764, Snowplough Engine and Workers at Chaudière Station, 1869. Cette photographie date vraisemblablement de 1876.

⁴¹ Voir à ce sujet Alex Gagnon, « Une chasse singulière », dans Roy Pinker, *Faits divers & vies déviantes (XIX^e – XX^e siècle)*, Paris, CNRS Éditions, 2022, p. 50-56.

⁴² « Le Chemin de Fer sur la Glace », *La Minerve*, 2 février 1880, p. 2.

⁴³ « Chemin de fer sur le [...] », *La Patrie*, 31 janvier 1880, p. 3. Citations suivantes tirées de cet article et du précédent.

⁴⁴ Des cartes postales ont été tirées de cette photo (AMF (Saint-Constant), compagnies ferroviaires canadiennes, Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, P188, S3, SS1, SSS5, carte postale du chemin de fer sur la glace).

⁴⁵ « Le chemin de fer sur la glace », *L'Opinion publique*, 12 février 1880, p. 78 ; « Montreal – Opening of the Railway on the Ice », *Canadian Illustrated News*, 14 février 1880, p. 105.

reportages signalent la dimension spectaculaire de l'événement, présenté comme attirant le regard, comme devant être vu, admiré (figure 2.5).

FIGURE 2.5
Un photographe captant l'image du train sur la glace (1880)



Source : « Montreal – Incidents at the Opening of Ice Railway Bridge », *Canadian Illustrated News*, 14 février 1880, p. 104. Détail des reportages illustrés montrant l'inauguration du chemin de fer sur la glace.

Et la scène présente en effet un tableau sensationnel au public de l'époque. La foule contient des sceptiques et des apeurés ; un malaise, dramatise la presse, gagne plusieurs passagers tandis que le train s'engage sur la « croûte périssable » qui le sépare de l'« abîme » ; certains « [cessent] de respirer » en voyant la locomotive entreprendre l'« émouvante traversée⁴⁶ ». On retrouve à l'évidence dans cette vision les éléments propres à éveiller cette sensibilité au « sublime » que l'expérience des rivages, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, a contribué à fixer : le spectacle pathétique de la mer puissante, des fureurs de la tempête et du naufrage inspire l'« horreur de l'abîme » et procure à ceux qui l'observent une « tranquillité mêlée de terreur⁴⁷ ». L'affaissement des glaces que redoutent les spectateurs de 1880 se produit d'ailleurs l'année suivante. En janvier 1881, la nappe gelée s'effondre sous les roues d'une locomotive, qui s'engouffre dans le fleuve. L'abîme n'emporte aucune victime ; on réussit à repêcher l'engin dans les jours suivants. L'événement, néanmoins, sème un émoi dont la presse illustrée se fait encore

⁴⁶ « Le Chemin de Fer sur la Glace », *La Minerve*, 2 février 1880, p. 2 ; « Le chemin de fer sur la glace », *L'Opinion publique*, 19 février 1880, p. 88 ; « The Railway Across the Ice », *Canadian Illustrated News*, 14 février 1880, p. 99.

⁴⁷ Voir Alain Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2018 [1988], p. 148-149. Voir aussi p. 265 et suivantes.

l'écho. Les dessins qu'elle publie misent sur l'esthétique du sublime : on y voit la machine fumante qui s'enfonce dans le Saint-Laurent alors que son personnel de bord, paniqué, l'abandonne et trouve refuge sur les glaces qui se fracassent autour de la locomotive naufragée (figure 2.6).

FIGURE 2.6
L'accident du chemin de fer sur la glace en 1881



Source : « Sketches on the Ice Railroad. A Locomotive Gone Astray », *Canadian Illustrated News*, 15 janvier 1881, p. 41. Les glaces s'affaissent sous le poids d'une locomotive (1881).

Parmi les spectacles ferroviaires qui donnent à voir la puissance de la technique, l'accident de train est certainement l'un des plus émouvants. L'ensemble des sources existantes sur les chemins de fer québécois du XIX^e siècle confirme amplement le portrait que Mark Aldrich a dressé de la situation américaine : la majorité des accidents qui surviennent sur les voies ferrées sont des incidents mineurs qui ne produisent ni mort ni blessures, les catastrophes formant une infime minorité des événements répertoriés⁴⁸. Il reste que, malgré leur extrême rareté, les tragédies présentent un aspect spectaculaire qui percut le consciences, qui marque la mémoire collective et qui mobilise l'opinion et les acteurs politiques – comme la célèbre hécatombe de Meudon en 1842, qui hante l'imaginaire français comme « une sorte d'accident fondateur⁴⁹ ».

⁴⁸ Vers 1880, moins de 0,5 % des accidents causent six morts ou plus aux États-Unis (Mark Aldrich, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety (1828-1965)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, p. 39-44).

⁴⁹ Stéphanie Sauget, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009, p. 143.

Pour le public canadien, la catastrophe ferroviaire est d'abord un fait européen ou américain, colporté par les récits pathétiques des journaux. Mais, à partir des années 1850, tandis que se construisent les grandes lignes, la calamité « dont les États-Unis semblaient avoir seuls le triste privilège⁵⁰ », selon les mots du *Canadien*, devient une réalité locale.

Les premiers accidents meurtriers qui commandent une intervention politique surviennent en 1854 sur le Great Western Railway au Canada-Ouest : en février 1855, le rapport que dépose les deux commissaires (William Coffin et Mathew Cameron) chargés d'en élucider les causes fait entendre des témoignages de voyageurs accidentés, qui ont vécu parfois « un terrible état de frayeur », et préconise l'adoption d'une loi pour « la sûreté du public sur les chemins de fer en cette province⁵¹ ». Mais, si la tragédie de Baptiste Creek (27 octobre 1854), qui tue une cinquantaine de personnes et qui déclenche la commission, constitue l'accident fondateur, la catastrophe décisive survient le 12 mars 1857, tandis que le pont du canal Desjardins, près de Hamilton, succombe sous un train de passagers, qui termine sa course au fond de l'abîme. Morts et blessés sont nettement majoritaires parmi la centaine de voyageurs que transportaient les chars. Aux « centaines de personnes » qui se pressent « vers le théâtre du sinistre », le « spectacle après la catastrophe » découvre une scène « indescriptible⁵² » : les dessins exécutés sur les lieux montrent un wagon de voyageurs juché verticalement sur un amas de débris formé par les autres chars et le tablier du pont, morcelés et répandus dans le canal ; des spectateurs, curieux et nombreux, regardent la scène pendant que d'autres portent secours aux victimes (figure 2.7).

Les images mentales générées par le drame hantent les esprits, comme le suggère notamment la correspondance de John Sanborn, un député des Cantons-de-l'Est. Le 12 mars, dans les heures qui précèdent l'accident, il croise dans l'édifice parlementaire, à Toronto, l'une des victimes qui perdront la vie dans le train (Samuel Zimmerman). « He left here at 4 o'clock and it is now nine. There is great excitement here. Many are waiting the particulars of news with great anxiety », écrit-il à sa femme. Le lendemain, il renchérit et exprime ses appréhensions. « It seems to have such a gloom over the whole community. [...] It always seems to me that

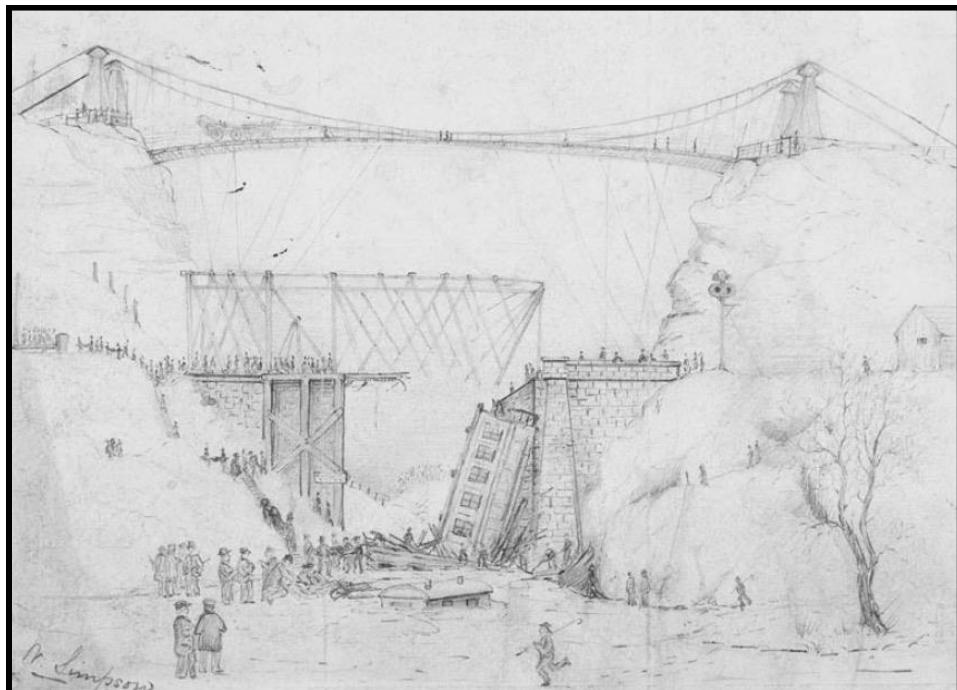
⁵⁰ « Accident », *Le Canadien*, 9 juin 1854, p. 2.

⁵¹ « Rapport des commissaires nommés pour s'enquérir d'une série d'accidents [...] », *AJAPC*, vol. 13, n° 11, 1854-1855, appendice YY, p. 122 et p. 39.

⁵² « Catastrophe de Hamilton », *Le Pays*, 18 mars 1857, p. 4.

something may happen to my family in my absence. But a kind Providence guides all things, no calamity could be averted by my presence⁵³. » Les représentations du sinistre marquent également les voyageurs : « chacun sent son cœur battre d'effroi⁵⁴ » quand les chars arrivent au canal Desjardins, confie un journaliste de Québec à l'été 1857.

FIGURE 2.7
La catastrophe ferroviaire du canal Desjardins en 1857



Source : William Simpson, Railway Accident on the Desjardins Canal Drawbridge, graphite sur papier vélin, mars 1857 (BAC (Ottawa), Peter Winkworth Collection of Canadiana, R9266, 2898502). De nombreux spectateurs s'attroupent sur la scène de la catastrophe, dont les images spectaculaires impressionnent vivement les esprits.

Dès 1847, l'Angleterre avait relevé l'absence dans la législation ferroviaire canadienne de « règlemens ayant pour objet la sûreté et la commodité du public⁵⁵ » ; à son tour, la commission nommée en 1854 avait recommandé l'intervention du législateur. Mais c'est la boucherie de 1857 qui précipite l'adoption de la première loi canadienne sur la sécurité ferroviaire. Le trouble que provoque l'atrocité du spectacle a des effets immédiats. Le 26 mars, deux semaines après le drame, un député introduit à l'Assemblée législative de la Province du Canada un projet de loi

⁵³ Archives du Musée McCord (AMM), Montréal, fonds de la famille Sanborn, correspondance, P058/A, lettres de John Sanborn à sa femme, 12 et 13 mars 1857.

⁵⁴ « Notes à la vapeur – III », *Le Journal de Québec*, 1^{er} juillet 1857, p. 1.

⁵⁵ *JPC*, 1^{ère} session du 3^{ème} parlement (1848), p. 47.

pour assurer la prévention des accidents ferroviaires⁵⁶. L'*Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer* reçoit la sanction du gouverneur le 27 mai suivant. Il entraîne la nomination d'inspecteurs des chemins de fer – ingénieurs rattachés au bureau des commissaires des Chemins de fer – et investit ces nouveaux fonctionnaires d'une série de pouvoirs. La loi de 1857 empêche les compagnies ferroviaires de procéder à la mise en service d'une voie ferrée avant l'obtention d'une approbation officielle d'un inspecteur. Elle autorise par ailleurs les inspecteurs, « en tout temps convenable » et « de temps en temps », à examiner méthodiquement les « chemins de fer construits ou en voie de construction », conférant à ces experts le pouvoir d'émettre des recommandations en vertu desquelles le gouvernement peut exiger des réparations, prescrire une limite à la vitesse des convois ou forcer la fermeture temporaire d'une ligne⁵⁷.

Le premier inspecteur, Samuel Keefer, est assermenté le 5 septembre 1857. L'inspection des chemins de fer, qui avait jusque-là pour fonction de constater la construction des lignes financées par les fonds publics, devient en outre un rouage crucial du maintien de la sécurité sur le territoire. La loi modifie les attributions du bureau des commissaires des Chemins de fer, désormais chargé à l'aide de ses inspecteurs d'assurer des inspections fréquentes, d'approuver l'ouverture des tronçons, d'étudier les règlements des compagnies et de récolter (à partir d'un formulaire uniformisé) des données sur les accidents⁵⁸. Après la Confédération, les lois ferroviaires du Canada (1868, 1879) et du Québec (1869, 1880) reconduisent la charge et les pouvoirs des inspecteurs, rattachés aux ministères responsables de l'administration des affaires ferroviaires fédérales, dans un cas, et provinciales, dans l'autre. Ce corps de spécialistes fournit à l'État une expertise technoscientifique constamment sollicitée et mobilisée. Il inspecte les voies ferrées et l'équipement ferroviaire, il examine les ponts, évalue les dangers et rédige des rapports énonçant des avis favorables ou défavorables visant à prévenir les accidents. Un verdict alarmant peut entraîner un arrêt préventif du trafic. Le 16 mai 1878, l'inspecteur provincial Alexander Light, envoyé sur le Montreal, Portland & Boston, expédie en catastrophe un télégramme au premier ministre : la voie ferrée entre Saint-Lambert et Chambly « is in a condition to require

⁵⁶ JPC, 3^{ème} session du 5^{ème} parlement (1857), p. 144.

⁵⁷ *Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer*, 20 Vict. (1857), c. 12, art. 2-9, SPC.

⁵⁸ BAC (Ottawa), fonds du Conseil exécutif de la Province du Canada, bureau des commissaires des Chemins de fer, RG1, vol. 6, correspondance du bureau des commissaires, 1858-1861. Sur ce bureau, voir l'annexe 3.

immediate government interference⁵⁹ ». Les traverses de bois sur lesquelles reposent les lisses sont si avariées que la voie menace de se disjoindre ; le gouvernement force la cessation temporaire du service⁶⁰. Les inspecteurs ont toujours à l'esprit les tragédies potentielles. La même année, le pourrissement des traverses, sur le Lévis & Kennebec, inspire à l'un d'eux la crainte d'un « fearful accident⁶¹ » ; encore une fois, le département de l'Agriculture et des Travaux publics constraint la compagnie à réparer sa voie.

Mais la prévention n'immunise guère contre l'accident. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, d'autres carnages ferroviaires s'ajoutent à ceux de 1854 et 1857, et le spectacle du désastre reste pour les contemporains une réalité frappante. Ici encore, les modalités de cette expérience sont diverses.

Le spectacle relève parfois de la vision immédiate, que redouble souvent pour un public élargi la médiation iconographique des journaux illustrés. Inlassablement, les scènes d'accidents attirent des spectateurs. Alerté, en juin 1879, par une collision entre deux trains du South Eastern près de Waterloo (2 morts, 3 blessés), le gouvernement du Québec dépêche un inspecteur et un photographe sur la scène⁶². Reproduite dans la presse (figure 2.8), l'une des images captées sur les lieux dit la violence de l'impact : au centre d'un attroupement de spectateurs, échoués dans une plaine vallonnée et ponctuée de quelques maisons, un tender et des locomotives, tordus et comprimés par le choc, composent une masse de ferraille dressée sur le sol. La torsion des métaux, les mers de débris qui jonchent les rails, la dévastation des épaves ferroviaires, la détresse de ceux que la collision ou le déraillement soumet à la puissance meurtrière de la vapeur : les motifs récurrents qui traversent les représentations graphiques de l'accident, dans les pages des journaux illustrés des années 1870 et 1880, expriment la force inouïe de la machine. Ils signifient la puissance – merveilleuse mais ravageuse – de la technique moderne.

⁵⁹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 688, dossier 20.3, télégramme d'Alexander Light, 16 mai 1878.

⁶⁰ Documents relatifs aux subsides du Montreal, Portland & Boston (1872-1880), *DSQ*, vol. 14, 1880, document n° 17.

⁶¹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 718, dossier 78.4, rapport de Libert Chandler, 30 août 1878.

⁶² BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 690, dossier 25.6, rapport de l'ingénieur John Lindsay, 21 juillet 1879.

FIGURE 2.8
Un accident sur le South Eastern Railway près de Waterloo en 1879



Source : « Waterloo, P. Q. – Accident on the South Eastern Railway », *Canadian Illustrated News*, 12 juillet 1879, p. 21. Comme les foules qu'attirent les accidents ferroviaires, le lectorat peut assister à leur spectacle par l'entremise du journal illustré.

Le spectacle de l'accident passe aussi par la médiation du langage verbal. Lorsque surviennent des catastrophes, la presse, chaque fois, en dépeint les horreurs avec un luxe de détails saisissants, qui mobilisent les ressources de l'imagination. En juin 1872, un express du Grand Tronc filant vers Montréal déraille entre Belleville et Kingston, tuant et blessant des dizaines de passagers. Les descriptions journalistiques de la scène permettent au lectorat d'imaginer sans peine « les plaintes des blessés et les cris d'agonie et le râle des mourants⁶³ ». Le 28 septembre 1875, un obstacle malicieusement placé sur le South Eastern, près de Yamaska, propulse hors des rails un train chargé d'employés travaillant à la rénovation de la voie ferrée : « les plaintes qui s'élevèrent alors dans la nuit furent épouvantables » ; la scène offre un « spectacle affreux⁶⁴ » à ceux qui exhument les dizaines de victimes ensevelies dans les décombres. Comme les ruines qu'exposent les images, les descriptions fréquentes, dans la presse, des corps « dépecés » ou « mutilés⁶⁵ », déchirés ou démembrés par les chars font éprouver à leur public la redoutable force de la vapeur, capable d'écraser, de broyer et de pulvériser.

⁶³ « Terrible Accident de Chemin de Fer près de Shannonville », *La Minerve*, 26 juin 1872, p. 1.

⁶⁴ « Terrible accident !!! 10 personnes tuées ! 25 de blessés !! », *La Gazette de Sorel*, 30 septembre 1875, p. 2.

⁶⁵ « Un homme dépecé [...] », *La Patrie*, 6 mars 1885, p. 2 ; « Horrible accident », *Le Journal de Québec*, 18 août 1877, p. 2.

Mais c'est à Saint-Hilaire, le 29 juin 1864, que la catastrophe la plus marquante a lieu. Parti de Lévis la veille, en soirée, un train nocturne du Grand Tronc transportant environ 467 immigrants de Hambourg s'engage sur le pont pivotant au moment où son tablier est ouvert pour céder le passage à des barges d'avoine : le convoi, « tombeau prématuré⁶⁶ », sombre dans la rivière Richelieu, entraînant avec lui sa cargaison humaine. Les blessés se comptent par centaines et la compagnie, qui rapporte 90 morts⁶⁷, doit débourser plus de 8000 £ pour dédommager ses victimes⁶⁸. À nouveau, « une foule immense se [presse] sur le bord de la rivière » pour voir le lugubre spectacle, qui rappelle à plusieurs « le désastre du pont Desjardins⁶⁹ ». La prose sensationnaliste des journalistes envoyés sur le terrain décrit aux lecteurs, devenus spectateurs, les corps estropiés, « lambeaux de chair » et membres dispersés, les cadavres difformes, « saignants, déchirés et présentant un spectacle que la parole humaine ne saurait peindre⁷⁰ ». Une brochure reproduisant les comptes rendus et l'enquête du coroner paraît à Montréal. Précipité sur la scène, un photographe du studio Bazinet saisit « l'affreux spectacle dans tout son horreur⁷¹ ». Ses clichés, vendus à Québec et Montréal⁷², diffusent l'image des chars broyés dans la rivière, monceau de ruines autour duquel s'activent des secouristes et butinent des spectateurs⁷³.

Comme la catastrophe de 1857, le désastre de Belœil s'imprime durablement dans la mémoire collective. À l'été 1875, onze chars se détachent d'un train de marchandises stationné à Saint-Hilaire, dévalent la voie ferrée jusqu'au pont pivotant et tombent encore une fois dans la rivière ; la cargaison de grain est l'unique victime, mais le souvenir « d'un terrible accident⁷⁴ » refait surface. Les écrits privés en portent aussi la trace. À l'été 1878, l'un des arpenteurs – aquarelliste de surcroît – d'une équipe qui parcourt le Grand Tronc (entre Montréal, Portland et Lévis) pour en faire le relevé note dans son carnet, en arrivant à Belœil : « This “swing” was once

⁶⁶ « L'accident de Beloeil », *Le Canadien*, 10 octobre 1864, p. 1.

⁶⁷ « État des accidents arrivés sur le chemin de fer Grand Tronc [...] », *DSPC*, vol. 24, n° 3, 1865, document n° 27.

⁶⁸ *Report of the Directors to the Bond and Shareholders [...]*, Londres, Waterlow & Sons, half-year ended 30th June 1864, p. 6.

⁶⁹ « Terrible accident à St. Hilaire. Grande perte de vies », *La Minerve*, 1^{er} juillet 1864, p. 2.

⁷⁰ « Nouveaux détails sur l'Accident de Chemin de Fer à St-Hilaire », *Le Canadien*, 1^{er} juillet 1864, p. 2.

⁷¹ *Terrible calamité. Catastrophe de St. Hilaire*, Montréal, Lanctôt, Bouthillier & Thompson, 1864, p. 44.

⁷² « Photographies de l'accident du chemin de fer à Beloeil », *Le Canadien*, 18 juillet 1864, p. 2.

⁷³ BAC (Ottawa), fonds de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada, Bureau du droit d'auteur, RG105, AH385, Accident de chemin de fer, pont de Saint-Hilaire (A. Bazinet, photographie), 29 juin 1864.

⁷⁴ Sans titre, *L'Opinion publique*, 9 septembre 1875, p. 431.

the cause of a very fatal accident, when a whole train full of immigrants went down into the cold waters beneath⁷⁵. » En 1886, encore, des journalistes en voyage se remémorent une « scène horrible », grossie par une amplification rétrospective : « Nous arrivons à Belœil. Le sifflet du vapeur donne le signal pour que l'on ouvre le pont [...] rendu célèbre par la grande catastrophe du 29 juin 1864 où 320 immigrants allemands trouvèrent la mort⁷⁶. »

Rares mais percutantes, les tragédies ferroviaires gravent dans les mémoires des images horrifiantes. En 1876, dans un texte sur la sécurité des voies ferrées au Canada, un journaliste montréalais évoque ces visions et leur attribue un rôle actif, cristallisant. « Any of us who unfortunately become spectators of such a dreadful scene, and behold the triumph of uncontrolled material forces over life and sentient action, are more deeply impressed than they can describe, and it never passes from their minds. » Parce qu'il affecte les sens, parce qu'il constitue une expérience sensorielle, et non seulement cognitive, le spectacle de l'accident, soutient-il, modifie les sensibilités collectives. Il accentue le souci de la sécurité : « Amongst us care has increased of late, but we shall all admit there is something more to be done. » Il complexifie l'image que les contemporains se font de leur temps, de cette « new era » ouverte par le chemin de fer, en leur inspirant des « mingled feelings⁷⁷ ». Les visions qu'il laisse à ceux qui en sont témoins – cette « vision of horror brought up by the recollection of bygone calamities⁷⁸ », selon l'expression d'un autre rédacteur – leur fait craindre la venue d'une autre « des pages sanglantes de l'histoire des chemins de fer⁷⁹ ». Le chaos que la locomotive peut introduire dans l'environnement sensible tempère l'enthousiasme que suscitent ses triomphes et ses prouesses. Il pèse lourdement sur la conscience des populations du XIX^e siècle, exposées à ces désastres inédits que crée la technique.

Force de traction, force de destruction : les poètes qui versifient les réalités technologiques de leur siècle ont bien saisi cette irréductible dualité de la vapeur. Ses personnifications mettent en garde ceux qui l'exploitent à leur profit : « Harness me down with your iron bands, / Be sure of your curb and rein ; / For I scorn the power of your puny hands, / As

⁷⁵ BAC (Ottawa), fonds Joseph Hickson, MG29-A29, vol. BK-165, album illustré de John M. C. Muir, 1878, p. 18.

⁷⁶ « L'excursion des journalistes », *Le Quotidien*, 12 août 1886, p. 2.

⁷⁷ « Railway Progress », *Canadian Illustrated News*, 25 novembre 1876, p. 306.

⁷⁸ « An Engine in the Canal », *Daily Witness*, 31 juillet 1886, p. 8.

⁷⁹ Sans titre, *L'Ordre*, 10 décembre 1858, p. 3.

the tempest scorns the chain⁸⁰. » La vapeur doit être harnachée, domptée ; ce qui donne à la locomotive sa vitesse, sa puissance peut aussi la rendre dévastatrice. Le risque de l'accident est un sacrifice nécessaire, comme le résume, en 1859, une chanson qui prêche aux « citoyens de Québec » la construction du chemin de fer de la rive nord. « Le bien qu'elle apporte / Sur le mal l'emporte. / L'ombre réhausse la clarté⁸¹ ». L'endroit et l'envers de la vapeur sont inséparables ; la menace, le péril du progrès technique est le prix de son triomphe.

2.3 La beauté des infrastructures : « génie moderne » et paysages ferroviaires

La présence du train dans l'environnement ne se réduit pas aux apparitions sensationnelles de la locomotive ; elle implique aussi la dissémination d'une infrastructure matérielle dans le paysage, qui attire le regard et capte son attention. On touche ici un troisième avatar du spectacle ferroviaire.

Dans les années 1830 et 1840, ceux qui résistent au chemin de fer craignent une défiguration des paysages. La littérature que sécrète cette époque primitive du rail fait résonner cette appréhension dans la presse canadienne. Un poème paru en 1850 associe explicitement la construction ferroviaire à l'altération de la nature verdoyante et de ses vallées ombragées, alors que d'autres recourent à un vocabulaire sépulcral pour décrire ses infrastructures : cette voie ferrée qui sillonne un « hideux serpent » est « un désert », un « sol de ténèbres », « un futur cimetière » qui « coupe le champ en lignes parallèles » et qui tue la « riante image », le tableau bucolique de l'ancienne route⁸². Une nouvelle de Léon Gozlan reproduite à Montréal en 1846 met en scène un personnage réprouvant la destruction, par le chemin de fer, de la « physionomie historique du pays⁸³ ». Mais cette représentation importée d'Europe est un thème littéraire dont les échos sont faibles dans la vie canadienne. On peut, certes, en déceler la trace. En 1866, un voyageur apprécie peu son passage à bord du Carillon & Grenville : « vous arrivez à Carillon où le chemin de fer

⁸⁰ [George Washington Cutter], « The Song of Steam » [1847], *Canadian Illustrated News*, 3 juin 1882, p. 346.

⁸¹ Adolphe Marsais, « Le Chemin de Fer du Nord. Aux Québecquois », *Le Canadien*, 26 septembre 1859, p. 1.

⁸² « The Railway », *Montreal Witness*, 11 novembre 1850, p. 7 (poème tiré du *Dublin University Magazine* (1850), où il est signé « C. R. ») ; Une dame [Mme de Saint-Georges], « Le Postillon de Lonjumeau » [1853], *L'Ordre*, 14 mars 1860, p. 1.

⁸³ Léon Gozlan, « Céleste » [1840], *L'Aurore des Canadas*, 22 décembre 1846, p. 1.

brise pendant quelques instants les rêveries » et le « spectacle enchanteur⁸⁴ » que déroulent, devant ceux qui voguent sur les Outaouais, les paysages riverains.

Mais c'est l'attrait, sinon la beauté des infrastructures ferroviaires qui paraît prédominer dans l'expérience des contemporains. En 1847, le Montreal & Lachine charme un rédacteur de *La Minerve* : « C'est vraiment un spectacle intéressant, écrit-il en regardant le canal, que de voir d'un côté cette file de chars poussés par la vapeur et qui franchissent l'espace avec la rapidité de la flèche, tandis que de l'autre côté on apperçoit les steamboats [...], et dans le centre, la ligne du télégraphe ». Il peut admirer « d'un seul coup d'œil trois des merveilles de notre siècle⁸⁵ ». À Saint-Hyacinthe, en 1856, un autre célèbre le Grand Tronc « au point de vue artistique » : son réseau « sera une des plus belles constructions en ce genre⁸⁶ ». Dès le milieu du siècle, le chemin de fer, pour ainsi dire, s'« empaysage » dans le regard que portent sur lui les contemporains. La constitution de l'environnement en paysage suppose une perception distante, un acte contemplatif qui l'expose à l'« appréciation esthétique⁸⁷ ». Le paysage naît de « la relation consciente et valorisée d'une communauté à l'espace qui l'entoure⁸⁸ ». Il résulte du regard qui le transforme en « représentation », par la perception immédiate ou par la médiation d'une technique (cadrage d'une caméra, dispositif optique, illustration, etc.). Dans l'œil des observateurs du XIX^e siècle, l'incrustation des objets ferroviaires dans l'environnement forme un paysage captivant, un tableau digne d'admiration, un spectacle chargé d'une valeur esthétique.

Parmi les infrastructures ferroviaires de l'époque, ce sont les ponts et les grandes installations industrielles, surtout, qui frappent et charment leur regard. Les sites manufacturiers qui poussent près des terminus urbains et des carrefours régionaux épatoient les journalistes qui les visitent pour en livrer un portrait au lecteurat. « A certain grandeur very impressive to the imagination⁸⁹ » : ce sont les termes qu'inspire à l'un d'eux en 1856 l'immense complexe de

⁸⁴ « Correspondance parlementaire », *L'Ordre*, 15 juin 1866, p. 1.

⁸⁵ « Inauguration du Railroad de la Chine », *La Minerve*, 22 novembre 1847, p. 2.

⁸⁶ « Le Grand Tronc », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 17 octobre 1856, p. 3.

⁸⁷ Alain Corbin, *L'homme dans le paysage. Entretien avec Jean Lebrun*, Paris, éditions Textuel, coll. « Histoire », 2001, p. 42.

⁸⁸ Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, p. 198.

⁸⁹ « Victoria Bridge and Works at Point St. Charles », *Montreal Herald*, 6 octobre 1856, p. 2.

Pointe-Saint-Charles, où le Grand Tronc, qui déclare y employer 1733 ouvriers en 1883⁹⁰, possède une cour de triage, des hangars, des ateliers et la machinerie nécessaire à la fabrication et à l'entretien des wagons et des locomotives. Même s'ils n'ont pas l'ampleur de cet ensemble industriel, les sites comparables ailleurs sur le territoire impressionnent aussi. Les « grandioses⁹¹ » ateliers près de la gare du Palais, à Québec, et l'établissement que construit, près d'Hochelaga, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental dans les années 1880 (six bâtiments en briques qu'animent des centaines d'ouvriers), l'usine de Saint-Anselme, où le Lévis & Kennebec manufacture des wagons et du matériel ferroviaire à la fin des années 1870, et les ateliers du South Eastern à Farnham, qui embauchent 150 travailleurs en 1886, s'attirent ainsi les louanges de la presse⁹².

Mais l'intérêt que présente le spectacle des ponts, qui fourmillent sur le territoire, est inégalé. Objets d'inlassables descriptions et d'illustrations abondantes, ils suscitent un enthousiasme flagrant.

Les récits d'excursions et les reportages ferroviaires regorgent de détails sur les ponts, scrutés et admirés sans cesse. Au cœur de ce tropisme réside une inquiétude, un réflexe sécuritaire : il répond en effet à la peur des effondrements, fondée sur l'omniprésence des ponts en bois et des ponts à tréteaux⁹³ (qui exigent une surveillance constante des inspecteurs) et relancée tout au long de la période par des rumeurs présageant des vices de structure et par de véritables affaissements (à Lennoxville en 1860, par exemple, ou à Sainte-Rose en 1882). La défiance que suscitent les ponts ferroviaires appelle un effort d'apaisement qui trouve son expression dans l'examen visuel. Les descriptions de ponts que publient des témoins oculaires apparaissent comme des attestations : elles confèrent un sentiment de sécurité en confirmant que, comme l'écrit l'un d'entre eux en 1848, « there does not exist the slightest ground for apprehension⁹⁴ ». En 1877, à Pont-Rouge, les spectateurs qui assistent à l'achèvement du pont en

⁹⁰ « A Great Establishment », *Montreal Herald*, 28 novembre 1883, p. 5.

⁹¹ Sans titre, *Le Journal de Québec*, 23 avril 1880, p. 2.

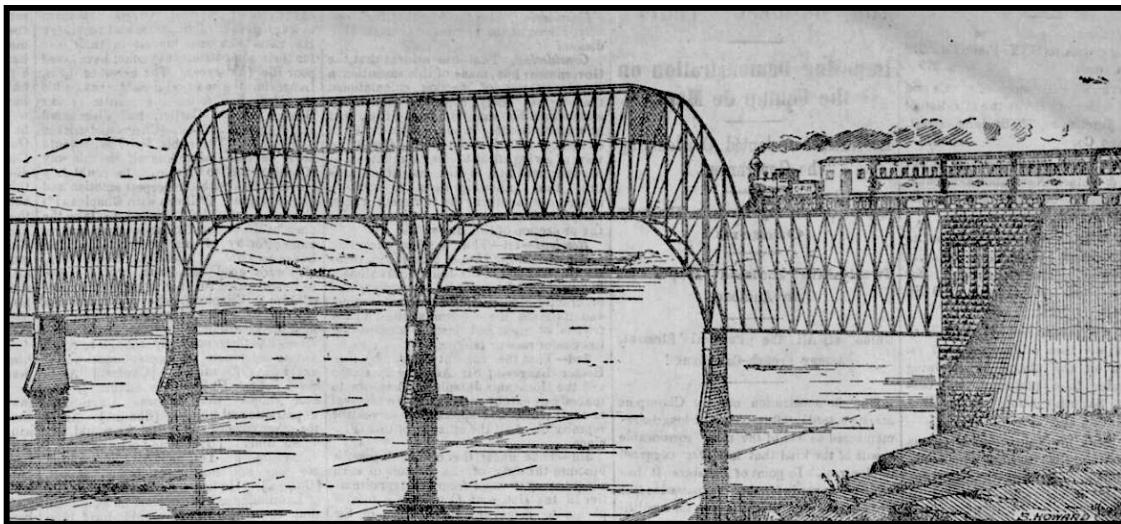
⁹² « The Railway Workshops in Montreal », *Railway Journal*, 3 mars 1882, p. 26 ; « Sur le Kennebec », *L'Événement*, 14 septembre 1876, p. 2 ; « L'excursion des journalistes », *Le Quotidien*, 11 août 1886, p. 2.

⁹³ Les mêmes réalités marquent les lignes états-unies du milieu du XIX^e siècle. Voir Mark Aldrich, *op. cit.*, p. 130-154.

⁹⁴ « Opening of the St. Lawrence and Atlantic Railroad to St. Hyacinthe », *Montreal Gazette*, 29 décembre 1848, p. 2.

treillis sur la rivière Jacques-Cartier en conservent l'impression d'une « apparent strength and solidity⁹⁵ ». L'illustration peut avoir la même fonction : c'est pour soutenir la confiance des voyageurs (« traveler's confidence⁹⁶ ») que le *Herald*, en 1885, publie une gravure du pont que le Canadien Pacifique prévoit bâti à Lachine. La quiétude s'appuie sur l'impression visuelle de la solidité (figure 2.9).

FIGURE 2.9
Le futur pont du Canadien Pacifique sur le Saint-Laurent



Source : « Canadian Pacific Railway Bridge Across the St. Lawrence », *Montreal Herald*, 23 novembre 1885, p. 7. Cette image illustre le futur pont entre Lachine et Caughnawaga (Kahnawà:ke), ouvert à la circulation régulière le 8 août 1887.

Mais si le pont ferroviaire captive l'œil, c'est aussi parce qu'il incarne un exploit technique auquel se rattache, pour les observateurs du XIX^e siècle, un symbolisme évident. Capté par les artistes et les photographes⁹⁷, le « pont gigantesque » que construit le Grand Tronc, vers 1855, à Sainte-Anne-de-Bellevue inspire à l'un de ses admirateurs une méditation qui résume cette valeur métaphorique : « Un pont [...] est toujours, pour le penseur, un sujet de réflexion. Il lui représente un des premiers triomphes de l'homme dans la lutte qu'il soutient contre la nature, et l'auxiliaire muet mais utile de la civilisation. » Le plaisir que procure la vue d'une structure permettant aux « ardentes locomotives » de franchir sans effort les entraves du territoire découle de cette lecture symbolique : le pont, c'est le dépassement, l'aplanissement des obstacles

⁹⁵ « Riding on the Rail. A Saturday Excursion on the North Shore », *Morning Chronicle*, 27 février 1877, p. 2.

⁹⁶ « The Canadian Pacific Railway Bridge [...] », *Montreal Herald*, 23 novembre 1885, p. 4 et p. 7.

⁹⁷ S. Russel, *Railway Bridge Over Rapids of St. Anne's*, gravure, Londres, John Weale, 1860, Collection numérique de BAnQ ; « The Grand Trunk Railway Bridge at St. Ann's [...] », *Canadian Illustrated News*, 8 juillet 1876, p. 24.

géographiques, le « génie moderne⁹⁸ » qui plie l'univers à sa volonté. Les ponts qui s'enracinent dans le paysage ménagent aux contemporains des tableaux qu'ils disent spectaculaires. « Our readers will see the grand spectacle of trains crossing over it⁹⁹ », écrit une feuille de Sherbrooke annonçant l'ouverture imminente, en 1886, du monumental pont à tréteaux qui surplombe une partie de la ville pour raccorder le Waterloo & Magog aux autres lignes.

Le symbolisme du pont ferroviaire lui confère un aspect esthétique auquel les contemporains se montrent sensibles, comme le révèle l'abondance de ses représentations iconographiques. Le sujet intéresse des artistes notoires comme Cornelius Krieghoff, qui dépeint sur une toile, en 1858, le pont du Grand Tronc à Saint-Henri, franchi par un train fumant et filant entre ciel, campagne et rivière¹⁰⁰. Mais tous les illustrateurs du temps subissent son attraction. Entre la naissance du *Canadian Illustrated News* (30 octobre 1869) et le 31 décembre 1886, on recense dans l'ensemble des journaux illustrés du Québec environ 70 images et séries d'images prenant pour objet un ou plusieurs ponts ferroviaires¹⁰¹. Ponts en construction et ponts en service, ponts imaginés (comme le pont Royal-Albert, en 1876¹⁰²) et ponts effondrés, humbles ponts ruraux et prodigieux ouvrages d'art : les types de structure que les journaux permettent au lectorat d'admirer sont aussi variés que les obstacles qu'ils franchissent et que les lieux où ils sont plantés (villes, villages, campagnes, forêts, lieux sauvages). Au-delà des disparités, pourtant, la mise en scène affiche une remarquable uniformité : le pont apparaît toujours comme objet spectaculaire, offert à l'appréciation esthétique, et non comme objet technique, doté de propriétés abstraites (poids, capacité, matériaux et longueur). On le représente dans son environnement concret, auquel s'harmonisent sa forme et son profil. Il est un auxiliaire, un protecteur de l'industrie humaine, comme le pont de Yamaska étendant sa silhouette filiforme devant des cultivateurs qui travaillent aux champs pour extraire du sol les ressources profitables¹⁰³ ; il asservit les obstacles naturels, comme ces ponts et viaducs que l'Intercolonial perche sur des sites périlleux¹⁰⁴, ou

⁹⁸ Paul Stevens, « Ste. Anne du Bout de l'Île de Montréal », *L'Écho du Cabinet de lecture paroissial*, 1^{er} janvier 1866, p. 9.

⁹⁹ « The Trestle Finished » ; « The New Railway [...] », *The Weekly Examiner*, 15 janvier 1886, p. 3 et 5 mars 1886, p. 1.

¹⁰⁰ *The Tubular Bridge at St. Henry's Falls*, huile sur toile, 1858, reproduit dans Dennis Reid (dir.), *Krieghoff. Images of Canada*, Toronto, Art Gallery of Ontario, 1999, p. 116.

¹⁰¹ Ce nombre exclut les scènes et les paysages où un pont apparaît comme élément décoratif.

¹⁰² « Montréal vue à vol d'oiseau et [...] pont Royal-Albert », *L'Opinion publique*, 17 février 1876, p. 78-79.

¹⁰³ « Pont du chemin à lisses de Drummond et Arthabaska [...] », *L'Opinion publique*, 21 septembre 1871, p. 457.

¹⁰⁴ « Paysages et vues sur le chemin de fer Intercolonial », *L'Opinion publique*, 30 août 1877, p. 414-415 et p. 418.

comme ces élégantes architectures de pierre et de fer, légères et massives à la fois, qui s'élèvent sur des rivières cascadeuses (figures 2.10 et 2.11). Des pages entières donnent à voir aux lecteurs le spectacle de la grâce et de la puissance de ponts ferroviaires qui trônent, victorieux, dans un paysage dont ils incarnent la domestication.

FIGURE 2.10
Un pont du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (1878)

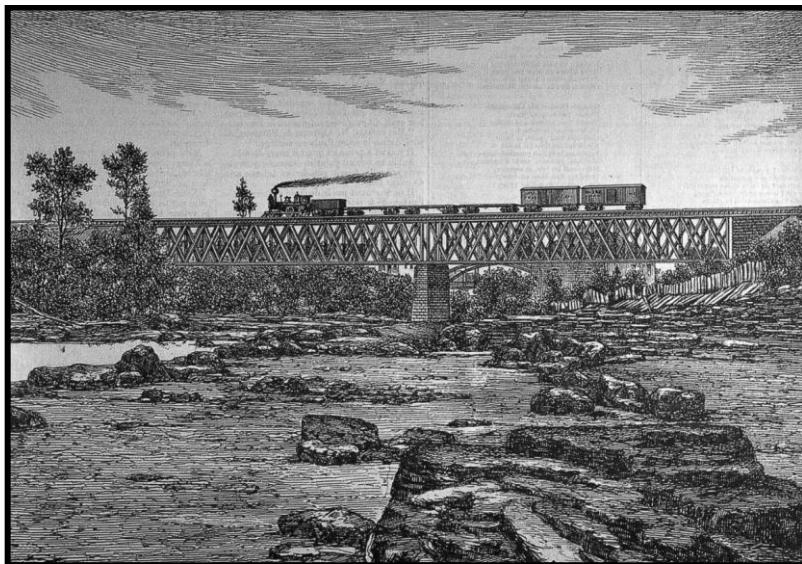
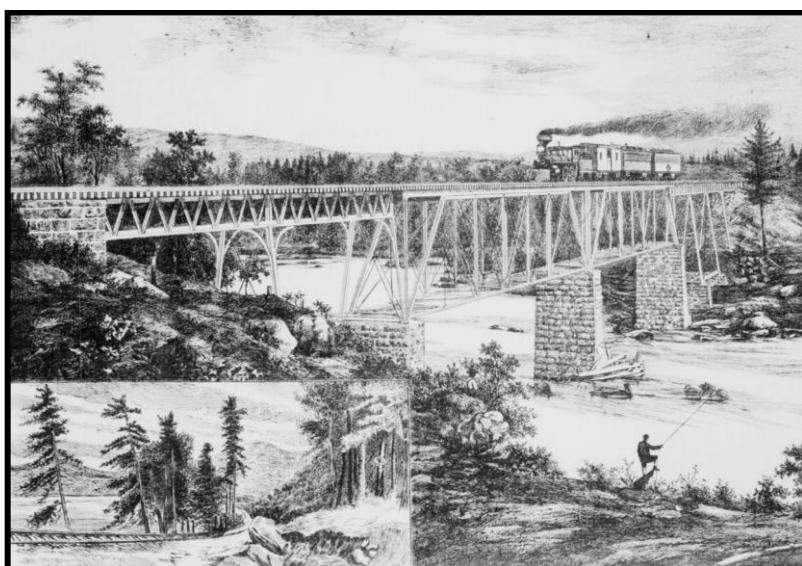


FIGURE 2.11
Un pont du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean (1882)



Source : « Le chemin de fer Q. M. O. & O. », *L'Opinion publique*, 3 janvier 1878, p. 7 ; « Le pont Jacques Cartier [...] », *L'Opinion publique*, 12 octobre 1882, p. 490. Deux ponts ferroviaires sur la rivière Jacques-Cartier, dans la région de Québec. Un pêcheur campé dans l'image inférieure est spectateur du pont.

Mais le pont qui, au XIX^e siècle, symbolise cette domestication avec le plus d'éclat est celui – l'unique avant 1887 – qui franchit le Saint-Laurent. Par son ampleur, sa prestance, sa célébrité, il domine tous les autres et porte à son apogée la fascination qu'exercent les ponts ferroviaires. Le galbe métallique de ce « sublime trait d'union » et l'« imposant spectacle » qu'il déploie devant « l'œil ébahie » inspirent en août 1859, quelques mois avant son ouverture, des vers prémonitoires au poète Adolphe Marsais, qui synthétise en une strophe sa force d'attraction spectaculaire. « Touristes et dessinateurs, / [...] Faiseurs d'idylles, de romans, / Vous, peintres et poètes / Prenez vos crayons, vos palettes ; / Accourez vers ces bords charmants, / Peindre le pont Victoria / La merveille du Canada¹⁰⁵. »

On « accourait » déjà, à vrai dire, depuis plusieurs années. Prônée par John Young dès 1846, autorisée par une loi datée du 17 mars 1853, la construction du pont Victoria débute à l'hiver 1854 et devient aussitôt un incontournable attrait du paysage montréalais¹⁰⁶. Pendant cinq ans, malgré les intempéries, plusieurs accidents de travail (26 morts), des grèves et une élosion de choléra, des milliers d'ouvriers érigent, sous la supervision de l'ingénieur James Hodges, les 24 piliers, les deux culées et la structure tubulaire (manufacturée en Angleterre) du pont de 9144 pieds¹⁰⁷. Mise à l'honneur lors des festivités montréalaises de 1856, l'édification de ce monument ferroviaire suggère à des musiciens un « Victoria Bridge Galop » et d'autres compositions de circonstance, dont les partitions, superbement illustrées, sont diffusées à Montréal¹⁰⁸. En 1858, Hodges confie à William Notman le mandat de photographier la construction du pont, inaugurant une pratique promotionnelle que reprennent dans les années 1870 et 1880 l'Intercolonial, abondamment photographié par Alexander Henderson, et le Canadien Pacifique, qui emploie Notman et Henderson en 1884 et 1885¹⁰⁹. Le photographe montréalais vend ses « vues

¹⁰⁵ Adolphe Marsais, « Le Pont Victoria, par anticipation sur l'avenir », *Le Canadien*, 31 août 1859, p. 1.

¹⁰⁶ *Acte pour pourvoir à la construction d'un Pont Général de Chemins de Fer [...]*, 16 Vict. (1853), c. 75, SPC. Voir Stanley Triggs, Brian Young, Conrad Graham et Gilles Lauzon, *Le pont Victoria. Un lien vital*, Montréal, Musée McCord, 1992, p. 36-66.

¹⁰⁷ James Hodges, *Construction of the Great Victoria Bridge in Canada*, Londres, John Weale, 1860, p. 17-82.

¹⁰⁸ William Carey, *Victoria Bridge Galop*, Boston, Russell & Tolman, 1860, Collection numérique du Musée McCord, M981.130.1-4 ; « New Music », *Montreal Herald*, 4 novembre 1856, p. 2 ; « Souvenir of the Grand Trunk [...] », *Montreal Herald*, 17 novembre 1856, p. 2. Sur les musiques inspirées par le train, voir Michael Freeman, *op. cit.*, p. 207-208.

¹⁰⁹ Stanley Triggs, Brian Young, Conrad Graham et Gilles Lauzon, *op. cit.*, p. 64 ; E. J. Hart, *The Selling of Canada. The CPR and the Beginnings of Canadian Tourism*, Banff, Altitude Publishing, 1983, p. 31-32.

stéréoscopiques » au public, qui peut acheter aussi des gravures colorées du pont¹¹⁰. Et d'autres artistes posent leur chevalet sur les « bords charmants » dont parle Marsais : une aquarelle signée vers 1859 et collée dans l'album personnel de Thomas Evans Blackwell, le directeur-gérant du Grand Tronc, illustre la grandeur de la vénérable structure, dont le fuselage élancé, magnifié par une vue en contreplongée, repose sur des piliers que la débâcle printanière attaque en vain¹¹¹. Le spectacle du pont culmine le 25 août 1860 alors que le prince de Galles, avec une truelle en argent, en pose cérémonieusement la dernière pierre devant « une mer de têtes qui s'agite en tous sens¹¹² ».

FIGURE 2.12
Le pont Victoria : un colosse qui domine le paysage fluvial



Source : « The Victoria Bridge Over the St. Lawrence », *Canadian Illustrated News*, 25 juin 1881, p. 409. L'iconographie du pont Victoria met invariablement en scène son gigantisme et sa longueur.

Dès lors, l'irrésistible magnétisme que le pont Victoria exerce sur le regard ne se dément plus. Les arts visuels, d'abord, ne s'en lassent pas. Peintures, aquarelles, dessins, photographies : les collections numériques du Musée McCord et des bibliothèques nationales regorgent d'œuvres

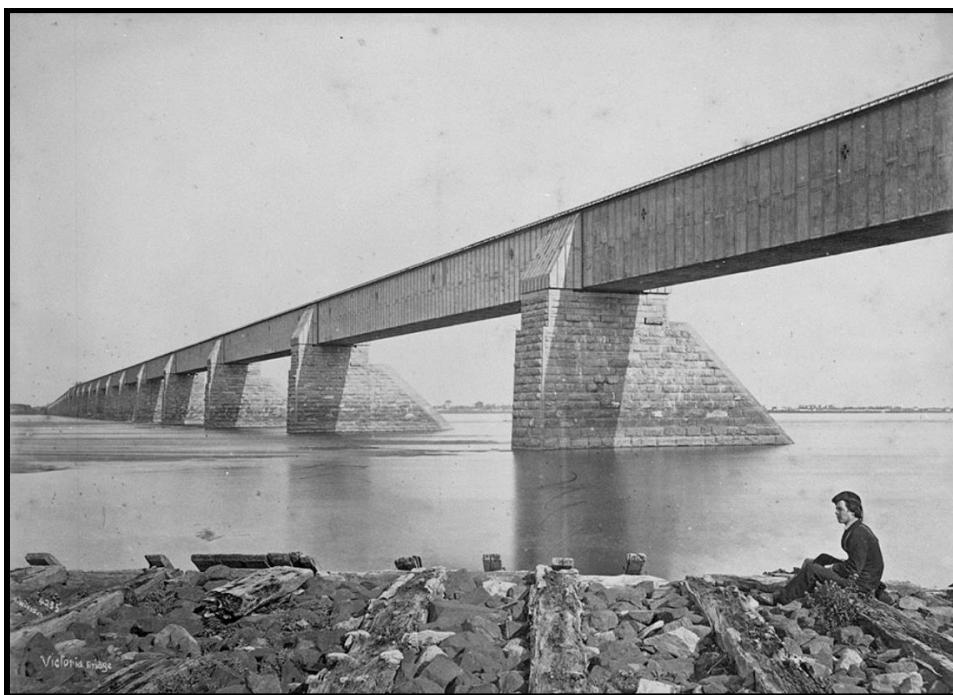
¹¹⁰ « Just Published », *Montreal Herald*, 31 janvier 1860, p. 1 ; « Colored Views », *Montreal Witness*, 10 août 1859, p. 8.

¹¹¹ BAC (Ottawa), Reminiscences of North America, Blackwell Album, R3523, vol. 2, « Victoria Bridge », v. 1859.

¹¹² « Le Prince de Galles à Montréal », *L'Ordre*, 27 août 1860, p. 1.

représentant vers 1860 la « huitième merveille du monde¹¹³ », comme l'appelle, après bien d'autres, un aquarelliste. L'esthétique de ces images est dominée par un procédé qui s'impose presque uniformément aux illustrateurs. Qu'il soit peint l'hiver ou l'été, qu'il soit vu depuis Montréal ou depuis la rive sud, le pont est le plus souvent portraiture de trois-quarts, sa physionomie effilée s'allongeant dans l'image jusqu'à se perdre parfois à l'horizon : à l'inverse du profil, qui aplatis l'épaisseur de la structure, cette perspective a pour effet d'ennoblir le pont. Elle en rehausse la longueur ou en fait sentir l'immensité, le recours à la plongée ou à la contreplongée accentuant sa stature colossale, qui domine le paysage fluvial (figure 2.12). Les illustrateurs amplifient d'ailleurs explicitement son caractère spectaculaire en campant dans l'image des personnages observateurs, comme le fait Henderson dans une photographie où il met en scène un jeune homme sur le rivage regardant le fleuve à l'ombre de l'énorme tube (figure 2.13).

FIGURE 2.13
Le spectacle du pont Victoria



Source : Alexander Henderson, Victoria Bridge, photographie, 1872 (BAC (Ottawa), R10846, boîte 55041, PA-149738). La vue de trois-quarts et la légère contreplongée confèrent au pont une stature noble.

¹¹³ BAC (Ottawa), MG29-A29, vol. BK-165, album illustré de John M. C. Muir, 1878, p. 9.

Le pont Victoria devient au même moment l'icône touristique de Montréal. Son image est infiniment reproductible : trois des frontispices du *Canadian Illustrated News* (en 1869 et en 1882) le mettent en scène ; l'*International Railway Guide*, indicateur ferroviaire publié à Montréal à partir des années 1860, orne sa couverture de l'image du pont en 1869¹¹⁴ ; les guides touristiques de la période en font l'une des grandes attractions montréalaises, l'un d'eux vantant même la « very fine view of the Victoria Bridge¹¹⁵ » que ménage l'île Sainte-Hélène. Des excursions en bateau et en train s'adressent à ceux qui souhaitent « voir la vue du Pont Victoria¹¹⁶ ». Les témoignages d'admiration émanent de sources variées. « L'œil ne s'en fatigue pas », avoue un député à la Chambre des communes, en 1867 : « Je me rappelle que lorsque j'ai passé sous ce pont pour la première fois j'ai été porté à m'incliner, tête nue », le monument étant « si grandiose et si sublime » qu'il semble « façonné par la main de Dieu¹¹⁷ ».

« Il faut le voir dans sa puissance / Aux feux du soleil du matin ! », lance Benjamin Sulte dans un poème écrit en avril 1864. Que voit le spectateur du XIX^e siècle, quand il regarde le pont Victoria ? Sulte, en tout cas, y voit une « œuvre du progrès, du génie », qui infériorise les forces de la nature : les « colères sauvages / Du courant qui roule à ses pieds », la « débâcle », les « coups de vent impétueux » et « l'assaut des tempêtes » se « brisent sur son flanc ferme et majestueux¹¹⁸ ».

2.4 « Voir passer les chars » : une présence organique

Au Canada comme ailleurs dans le monde occidental, la dissémination des voies ferrées sur le territoire établit un paysage industriel « fréquemment contemplé par des gens qui n'étaient appelés ni à l'habiter, ni à y exercer leur activité¹¹⁹ ». Les spectacles du train sont multiples, on l'a vu : les inaugurations attirent des foules qui communient avec le spectacle d'une « ère nouvelle » ; les exploits et les ravages de la technique émeuvent ou bouleversent ; les sites étonnantes, les édifices nouveaux dont se constelle le territoire figurent la domestication de la nature. C'est dans des situations exceptionnelles, et dans ses facettes les plus atypiques, surtout,

¹¹⁴ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, no 59, juillet 1869, Montréal, Chisholm & Co.

¹¹⁵ *Picturesque Montreal, or the Tourist's Souvenir [...]*, Montréal, Witness Printing House, 1876, p. 80.

¹¹⁶ « Voyage de plaisir », *L'Union nationale*, 10 septembre 1864, p. 1.

¹¹⁷ *Débats de la Chambre des communes du Canada (DCC)*, 1^{re} session du 1^{er} parlement (1867-1868), vol. 1, p. 47.

¹¹⁸ Benjamin Sulte, « Le pont Victoria », *Journal de l'Instruction publique*, mai 1864, p. 60.

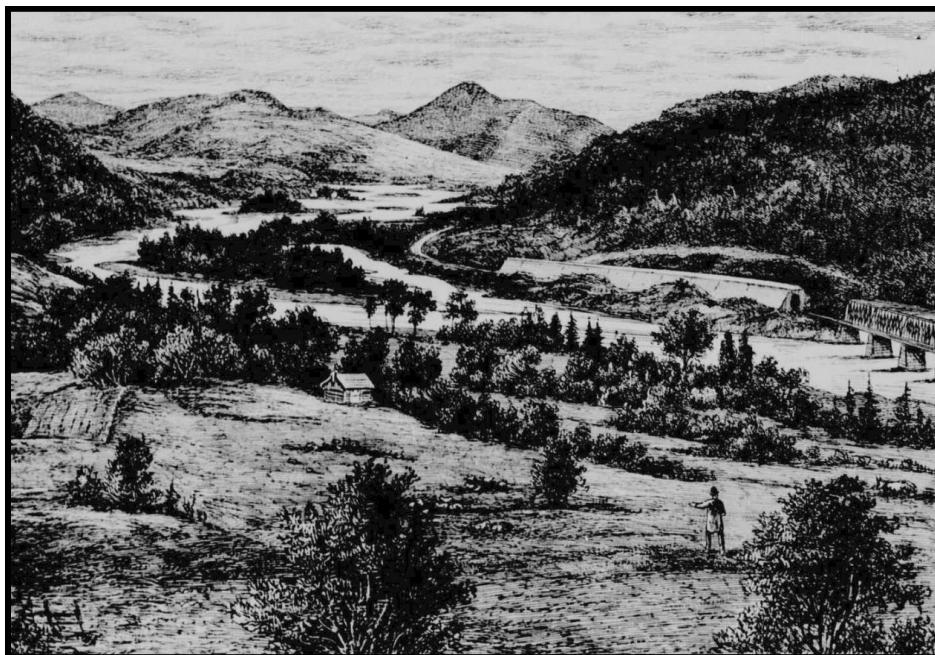
¹¹⁹ Marc Baroli, *op. cit.*, p. 11. Voir aussi p. 158.

que le chemin de fer est spectaculaire. Mais les sources qui disent l'importance de ces phénomènes révèlent aussi que son spectacle devient une réalité routinière, portée par sa progressive diffusion dans les zones rurales comme dans les espaces urbains.

Revenons à la presse illustrée, qui s'installe à l'automne 1869 dans l'espace médiatique québécois. Comme l'indique leur dépouillement exhaustif, les journaux illustrés de la province (*Canadian Illustrated News, L'Opinion publique, Le Monde illustré*) font circuler entre 1869 et 1886 environ 375 images qui se rapportent au chemin de fer ou qui mettent en scène un élément de l'infrastructure ferroviaire. Les sujets (inaugurations, accidents, locomotives, ponts, etc.), les formats, les médiums (des gravures issues de photographies ou de dessins) et les genres (caricatures, paysages, plans, etc.) composent une fresque hétéroclite à laquelle de nombreux lecteurs, qui conservent soigneusement leur journal « pour le faire relier¹²⁰ », vouent un attachement. Les illustrations se rattachant à la vie ferroviaire du Québec ou du Canada forment approximativement 80 % de l'ensemble ; le reste concerne les chemins de fer étrangers. Or ce qui frappe, dans ce répertoire iconographique, ce n'est pas seulement l'intérêt que les illustrateurs éprouvent pour le chemin de fer, vu comme un spectacle digne de représentation ; c'est aussi la présence récurrente du chemin de fer dans les tableaux et les paysages dont il n'est pas l'objet premier, et où il apparaît comme figurant. En ce sens, mieux que toute autre source, le journal illustré montre à quel point le train marque de sa présence l'environnement sensible de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les représentations panoramiques des campagnes de Vaudreuil, du vignoble de Beaconsfield, des villages de Saint-Hilaire et de Granby, du littoral de Métis et de Matapedia (figure 2.14), par exemple, insèrent dans un décor souvent idyllique des trains, leur voie ferrée, leur filet de vapeur. Les scènes de la vie montréalaise traduisent aussi, à leur manière, cette ubiquité du ferroviaire : l'immense bras que le pont Victoria étend sur le fleuve y apparaît systématiquement à l'arrière-plan, éternel objet du champ de vision citadin. Sur ces images, ce n'est plus l'objet ferroviaire qui devient paysage ; c'est le paysage quotidien qui se charge de la présence, discrète mais constante, de l'objet ferroviaire.

¹²⁰ « Avis de l'administration », *L'Opinion publique*, 15 février 1877, p. 73.

FIGURE 2.14
L'Intercolonial près de Matapedia (1879)



Source : « Matapedia [...] », *Canadian Illustrated News*, 22 novembre 1879, p. 329. L’infrastructure ferroviaire s’intègre harmonieusement au paysage rural.

La marque profonde que laisse le chemin de fer dans la conscience paysagère traduit sa généralisation dans l’environnement sensible au cours du XIX^e siècle. Les paysagistes qui mettent en image l’écoumène québécois peinent apparemment à échapper au train et à ses infrastructures, qui sont des objets inhérents aux paysages, des éléments habituels du décor, comme les arbres, les montagnes, les rivières, les maisons. À l’instar des images abondantes laissées par les photographes qui ont parcouru l’Intercolonial et le Canadien Pacifique, la presse illustrée, qui exploite parfois leur production, donne à voir l’incorporation du chemin de fer au paysage naturel, que sa construction altère, mais où il finit par se fondre, épousant ses reliefs et longeant ses rivières, accompagnant une végétation que le temps regarnit¹²¹. Cette iconographie, on l’a dit, se caractérise par la mise en scène de personnages observateurs, que les illustrateurs postent couramment dans les lieux qu’ils représentent. Mais il faut y revenir tant le procédé est répandu. Ce qu’il montre, c’est le chemin de fer comme réalité *perçue* : les figurants humains qui

¹²¹ On trouve aux archives du Canada, rassemblées dans des albums ou des collections particulières, plusieurs des photographies prises par Alexander Henderson sur l’Intercolonial (Canadian Landscape Album, R10846, boîte 55041) et par le studio Notman sur le Canadien Pacifique (Collection Eva Davies, R13879, boîtes 50208, 50209 et 50210).

apparaissent constamment dans les scènes et dans les paysages ferroviaires ne cessent de rappeler que les trains sont vus et regardés, que les lieux qu'ils parcourent sont des espaces habités où leur existence accompagne les jours ordinaires, les gestes coutumiers. Retenons un seul exemple. Sur une fresque champêtre que publie le *Canadian Illustrated News* en 1880, une famille rurale fait la moisson : interrompu dans son labeur, un garçon, faufile à la main, regarde au loin passer un train dont le panache file comme un trait dans le paysage (figure 2.15).

FIGURE 2.15
Un train qui file dans le paysage



Source : « New Year's Day » (détail), *Canadian Illustrated News*, 3 janvier 1880, p. 12. Cette image donne à voir la pénétration quotidienne du train dans l'environnement sensible des populations.

L'album illustré et manuscrit de l'arpenteur et aquarelliste qui parcourt le Grand Tronc à l'été 1878 révèle de façon magistrale cet enracinement du chemin de fer dans l'environnement. Dans son champ de vision entre une multitude d'objets dont il capte l'image avec pinceaux et crayons : aux bâtiments qui meublent les stations (la gare et ses dépendances, les quais, les bureaux télégraphiques, les réservoirs d'eau) s'ajoutent les accessoires de signalisation (les sémaphores, les poteaux et fils télégraphiques, les drapeaux brandis par les cantonniers) et les structures auxiliaires (des clôtures, des ponts et des ponts routiers surmontant les rails, des abris « paraneiges¹²² »). L'œil de l'artiste est aussi séduit par les courbes et les sillons que décrit la voie

¹²² Nombreux sur l'Intercolonial, ces abris sont des structures en bois qui recouvrent la voie ferrée et qui la protègent des intempéries. Les trains y passent comme dans un tunnel.

ferrée à travers l'espace qu'elle parcourt : les scènes pittoresques dont il farde les pages de l'album – le chemin de fer sillonnant les abords d'un village ou les prés du mont Saint-Hilaire, la verdure d'une forêt ou d'une contrée broussailleuse – montrent son incrustation dans les paysages qu'habitent et que voient chaque jour les populations de l'époque¹²³.

Ce contact routinier avec le train, qui s'intègre à l'écoumène, d'autres sources confirment qu'il devient, au cours du XIX^e siècle, une expérience commune. Les documents relatifs aux expropriations que nécessitent les emprises ferroviaires dévoilent indirectement l'ampleur du phénomène. En 1847, la construction des 30 premiers milles du St. Lawrence & Atlantic, qui perce entre Longueuil et Saint-Hyacinthe les « longues fermes étroites » de cette région seigneuriale, suppose à elle seule « des arrangements avec pas moins de 304 individus¹²⁴ ». Les plans et livres de renvoi que les compagnies déposent au département de l'Agriculture et des Travaux publics indiquent la généralisation de cette réalité dans la seconde moitié du siècle. Le chemin de fer des Laurentides (15 milles) traverse 124 propriétés entre Sainte-Thérèse et Saint-Lin et on en dénombre plus de 500 sur le Montreal & Sorel (environ 44 ½ milles) ; des centaines d'autres familles, en Montérégie comme dans les Cantons-de-l'Est, à l'ouest de Montréal comme au nord ou à l'est de Québec, voient perpétuellement des trains circuler près de leur maison¹²⁵. « All along the route people were seen peering out of their windows to get a glimpse at the [train] », observe en 1863 un voyageur sur le Stanstead, Shefford & Chambley entre Waterloo et Saint-Jean¹²⁶. Des voies ferrées sillonnent aussi les territoires des collectivités autochtones de la vallée laurentienne – à Caughnawaga et Lorette, en zone périurbaine, mais aussi près de Cacouna¹²⁷ et sur la réserve que traverse le premier tronçon du chemin de fer de la baie des Chaleurs construit en 1886¹²⁸.

La présence du train dans la vie quotidienne s'avère plus vive encore pour les populations de certains quartiers urbains. À Montréal, où des convois circulent dès 1847 dans les rues à l'ouest de la gare Bonaventure, on aperçoit aussi la locomotive à Saint-Lambert, « puffing off its

¹²³ BAC (Ottawa), MG29-A29, vol. BK-165, album illustré de John M. C. Muir, 1878.

¹²⁴ « Rapport annuel des Directeurs [...] », *La Minerve*, 24 janvier 1848, p. 2.

¹²⁵ BAnQ (Québec), fonds du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, plans, profils, livres de renvoi des chemins de fer, E25, S105, SS4, plans et livres de renvoi de diverses compagnies ferroviaires, 1869-1886.

¹²⁶ « Military Excursion to St. John's », *The Advertiser and Eastern Townships Sentinel*, 1^{er} octobre 1863, p. 2.

¹²⁷ BAC (Ottawa), RG43, vol. 31, dossier 964, correspondance relative aux Autochtones de Viger, 1880-1897.

¹²⁸ BAnQ (Québec), E25, S105, S1, SSS2, contenant 709, dossier 61.5, chemin de fer de la baie des Chaleurs, 1888.

steam and shooting like an arrow along the road¹²⁹ ». Dans les années 1870 et 1880, des trains roulent dans le port et dans l'est de la ville de Hochelaga (puis de la gare Dalhousie) au Mile End¹³⁰. L'exposition continue au train entraîne la constitution d'une mémoire fondée sur la répétition d'une expérience visuelle : un journaliste rapporte, en 1852, avoir vu près de Montréal un convoi de 22 wagons, « the largest we ever remember to have seen in Canada¹³¹ », commente-t-il. Dans la capitale provinciale, les convois du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental longent et traversent des rues des faubourgs Saint-Roch et Saint-Sauveur avant de s'évader vers l'ouest¹³². En 1877, leurs premiers usagers trouvent « très gaie » leur traversée de la ville dans les chars : « depuis St. Sauveur jusqu'au Palais », écrit l'un d'eux, « c'est à qui se mettra aux fenêtres pour [les] voir passer » ; « tous les matins on s'empresse d'aller voir passer le train¹³³ ». Vers 1880, un chroniqueur remarque que les parages de la gare du Palais sont « un lieu de promenade bien visité, surtout le dimanche ». Des amoureux s'y baladent à côté des « wagons-palais » et se pressent « fébrilement la main tout en examinant des locomotives¹³⁴ ». Les citadins qui préfèrent la populaire terrasse de la haute-ville peuvent regarder, « penchés sur le parapet¹³⁵ », les trains du Lévis & Kennebec et du Grand Tronc de l'autre côté du fleuve, comme le rapporte un mémorialiste.

En campagne comme en ville, une population nombreuse vit dans la constante proximité des trains, qui s'incrustent dans le paysage ordinaire. Le spectacle du train suscite de fortes manifestations affectives dans les situations festives, mais il n'a pas le même sens dans le cadre de la vie quotidienne. Quelles peuvent être ses significations ? A-t-il même une signification ? Les expériences, en fait, sont divergentes et contrastées. De façon générale, les perceptions négatives affleurent peu dans un espace public dominé par une élite lettrée largement favorable à l'expansion ferroviaire, mais les sources trahissent une résistance, voire une aversion chez certains cultivateurs. À l'instar de ces esprits « populaciens » que condamne l'ingénieur d'une

¹²⁹ « Champlain and St. Lawrence Railroad », *Montreal Herald*, 10 janvier 1852, p. 2.

¹³⁰ *New Map of the City of Montreal Shewing All the Latest Improvements [...]*, George Bishop Engraving and Printing Co., 1886.

¹³¹ « Montreal and Champlain Railroad », *The Quebec Mercury*, 21 février 1852, p. 2.

¹³² H. W. Hopkins, *Atlas of the City and County of Quebec*, Provincial Surveying and Pub. Co., 1879, p. 6-7 et p. 16.

¹³³ « De Trois-Rivières à Québec par le Chemin de fer du Nord », *L'Événement*, 12 juillet 1877, p. 2.

¹³⁴ E. T., « 2^{me} lettre », *La Patrie*, 24 mai 1881, p. 2.

¹³⁵ Joseph-Edmond Roy, *Souvenirs d'une classe au séminaire de Québec (1867-1877)*, Lévis, Imprimerie de l'auteur, 1905, p. 411.

compagnie ferroviaire rurale¹³⁶, un habitant de Longueuil décrie une « invention diabolique » et déteste la vue de « ces monstres haletants, les locomotives¹³⁷ ». Le Québec & Gosford compte aussi des détracteurs : certains « *habitans along the road* » trouvent l'engin « simply satanic », constate un voyageur amusé par l'innocence paysanne (« *innocent peasantry*¹³⁸ »).

Cette figure de la paysannerie rétrograde est un stéréotype dont l'historien doit assurément se méfier, car elle reflète moins le discours populaire lui-même, dont un regard condescendant efface les imperceptibles nuances, que les représentations collectives des classes dominantes. Il reste cependant que les populations rurales subissent des irritations propres à nourrir la réticence. La construction des voies ferrées modifie l'écosystème et favorise, comme le déplore une pétition en 1853, la « croissance du chardon » et des « mauvaises herbes nuisibles aux terres des fermiers¹³⁹ ». Les expropriations soulèvent des agriculteurs accusant des compagnies de négliger le paiement de leur terre. Certains se sentent à la fois lésés et dépourvus des moyens de briser le silence, comme Louis Guyon, un cultivateur analphabète de Verchères, qui considère son « morceau de terre perdu » et qui n'entreprend « aucune démarche¹⁴⁰ » contre le Montreal & Sorel, dans les années 1880. Dommages aux propriétés, altération des terres, détérioration des clôtures empêchant les bestiaux de monter sur la voie, gestion des fossés, construction des traverses liant les deux parties d'une ferme sectionnée par les rails : les nombreuses doléances que renferment les archives des ministères dont relève le gouvernement des chemins de fer démontrent l'importance, partout sur le territoire, de ces motifs de plainte, auxquels s'ajoute le risque d'incendie engendré par les étincelles que crachent les cheminées des locomotives, comme l'apprend, dès l'été 1836, un cultivateur de Saint-Luc dont la grange s'embrase¹⁴¹.

Le cas du Montreal, Portland & Boston peut illustrer l'ampleur des mécontentements. Entre 1880 et 1883, la ligne de Chambly à Freightsburgh suscite à elle seule d'abondantes réclamations. Au gouvernement du Québec sont acheminées une pétition sollicitant la

¹³⁶ John Foster, *Rapport sur le chemin de fer de Phillipsburg [...]*, Saint-Hyacinthe, Presses à vapeur du Courrier, 1872, p. 10.

¹³⁷ « M. Marchildon sur le bill de la représentation et les chemins de fer », *Le Canadien*, 7 mars 1853, p. 2.

¹³⁸ J. B., « Gosford Wooden Railway », *Morning Chronicle*, 4 août 1870, p. 2.

¹³⁹ JPC, 1^{re} session du 4^{ème} parlement (1852-1853), p. 851.

¹⁴⁰ BAnQ (Montréal), E107, D33, déposition de Louis Guyon, 7 octobre 1892.

¹⁴¹ « Interesting to Rail-Road Companies and Farmers », *The Vindicator*, 24 janvier 1837, p. 3.

construction des clôtures et des traverses prévues par la loi, une requête de Sainte-Brigide, où 48 propriétaires n'ont pas été indemnisés, et une plainte d'un cultivateur de Marieville qui habite « si près du chemin de fer » qu'il est « continuellement exposé à brûler¹⁴² ». L'inaction des compagnies en pousse plusieurs à ébruiter leurs insatisfactions dans la presse, comme ces fermiers de Valleyfield qui attribuent aux vicieuses clôtures du Canada Atlantic la perte d'animaux, en 1885¹⁴³. Fréquente, la mort du bétail vagabondant sur les rails est un irritant majeur qui dès 1850 éveille « chez les agriculteurs de l'opposition¹⁴⁴ ». Chaque année les locomotives frappent et tuent des bestiaux, comme le prouvent les indemnités annuelles que versent les compagnies (dizaines, centaines ou milliers de dollars)¹⁴⁵. En 1878, des députés attirent l'attention des Communes sur ces ennuis et appuient le réquisitoire d'une « population agricole » incomprise des administrateurs et contracteurs : des fermes sont « dévastées » par la construction de l'Intercolonial et leurs propriétaires subissent en outre « les ennuis du passage des chemins de fer sur [leurs] terres¹⁴⁶ ».

Que ressentent ces cultivateurs quand ils voient filer un train à travers les champs ? Il est sans doute impossible de le savoir. Mais il s'agit vraisemblablement d'un spectacle désagréable, comme le suggèrent les résistances auxquelles il donne lieu. En 1855 et 1856, par exemple, les propriétaires des terrains que traverse la voie ferrée de Carillon à Grenville se dressent contre la compagnie, comme le rapporte un témoin : « les propriétaires expropriés, n'ayant pas été payés de leurs terres, en ont repris possession » ; ils empêchent la compagnie de « parcourir la ligne avec les chars pour la circulation¹⁴⁷ ». Excédé, en 1885, par le Quebec Central, qui néglige ses réclamations, un habitant de Saint-Joseph entreprend de stopper la circulation des trains en se postant sur la voie ferrée, puis en retirant des lisses pour forcer physiquement l'arrêt du trafic¹⁴⁸. Plusieurs des délits (obstruction, retrait de rails) commis sur les voies ferrées malgré les peines

¹⁴² BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 688, dossier 20.6, lettre de Médard Boulais, 24 novembre 1880.

¹⁴³ Sans titre, *Le Progrès de Valleyfield*, 29 octobre 1885, p. 2.

¹⁴⁴ Victor, « Chemins de fer », *Le Journal de Québec*, 10 août 1852, p. 1.

¹⁴⁵ La série « Rapports des compagnies de chemins de fer » (BAC (Ottawa), RG46) fournit ces données annuelles.

¹⁴⁶ DCC, 5^{ème} session du 3^{ème} parlement (1878), vol. 1, p. 502 et p. 513.

¹⁴⁷ « Rapport du comité nommé pour s'enquérir des transactions [...] », AJAPC, vol. 14, n° 6, 1856, appendice 66.

¹⁴⁸ « A Railway Dispute », *Morning Chronicle*, 29 juin 1885, p. 3.

d'incarcération prévues par la loi¹⁴⁹ sont des actes de résistance qui s'opposent à une présence jugée intrusive du train dans l'environnement¹⁵⁰.

Mais ces expériences négatives ne peuvent guère être généralisées. Les sources montrent aussi que, dans le paysage quotidien, le train est une présence rassurante. C'est dans son absence que réside souvent le désagrément : alors que des citadins aspirent à voir « les locomotives au sein de la ville¹⁵¹ », des suppliques désespérées émanent de communautés rurales isolées qui désirent les voir à leur porte. « Nous sommes tellement lassés d'attendre », écrit à l'été 1874 un habitant de Roxton Falls. « Il nous faut un chemin ici. Nous sommes dans le bois et nous voulons en sortir¹⁵². » Ailleurs, l'interruption temporaire du service crée un vide dans le paysage. Allons chez Marie-Angélique Des Rivières, dame de la bourgeoisie régionale qui habite les environs de Bedford et qui rédige son journal intime. Après l'écroulement d'un pont du Montreal & Vermont, en 1867, elle apprend avec joie la reprise du trafic : le curé, qui habite la résidence familiale, « enjoyed the sight of seeing 15 freight cars passing over the temporary bridge¹⁵³ », confie-t-elle. En Beauce, après un hiver rigoureux en 1883, des cultivateurs se présentent, avec chapeaux et mouchoirs, « aux portes de leurs demeures pour voir passer le cheval-vapeur qu'ils n'avaient pas vu courir depuis plus de deux mois¹⁵⁴ ». Chez ces populations rurales qui doivent au chemin de fer leur désenclavement, plusieurs se reconnaîtraien dans ce plaisir que partage un chroniqueur en 1872 : « Je ne sais si tout le monde est comme moi ? C'est une chose que j'ai peut-être vue mille fois et que cependant je trouve toujours intéressante : *voir passer les chars*¹⁵⁵. »

Restons sur cette citation, qui résume de manière exemplaire l'intégration du chemin de fer à l'environnement sensible au cours du XIX^e siècle. Processus double, en effet, puisqu'il est à la fois une banalisation (le train passe « mille fois ») et une harmonisation (sa présence, « toujours intéressante », agrémente le paysage et ne dépare pas les lieux).

¹⁴⁹ *Acte à l'effet d'amender [...], 43-44 Vict. (1880), c. 43, art. 87, SPQ.*

¹⁵⁰ Voir François Jarrige, *Face au monstre mécanique. Une histoire des résistances à la technique*, Paris, éditions Imho, coll. « Radicaux libres », 2009, p. 64 et suivantes.

¹⁵¹ « Chemin de fer du St. Laurent et du Champlain », *Le Pays*, 7 décembre 1852, p. 2.

¹⁵² Sans titre, *La Gazette de Sorel*, 27 juin 1874, p. 2.

¹⁵³ AMM (Montréal), fonds des familles Des Rivières et Taschereau, Marie-Angélique Hay Des Rivières, P752/B, M2012.63.1.11, Journal personnel, 1867, 21 février 1867.

¹⁵⁴ « Québec-Central », *Le Journal de Québec*, 14 avril 1883, p. 4.

¹⁵⁵ L., « Réminiscences », *L'Opinion publique*, 7 mars 1872, p. 111. Souligné dans le texte.

« When railways were first established, peut-on lire en 1849 dans un texte européen reproduit à Montréal, every living being gazed at a passing train with astonishment and fear. » Mais la surprise est révolue : « As the train now flies through our verdant fields, the cattle grazing on each side do not even raise their heads to look at it [...]. It is the same with mankind¹⁵⁶. » Le constat s'applique encore mal aux populations canadiennes en 1849, mais les décennies suivantes en confirment la perspicacité. Les collectivités qui vivent à proximité du train s'accoutumant vite à ses continuels passages. En 1876 à Matapedia, peu après l'ouverture de l'Intercolonial, un visiteur constate que les Autochtones « here who had never before seen a locomotive have now gotten over their astonishment¹⁵⁷ ». En novembre 1886, l'activité règne sur les chantiers du pont que le Canadien Pacifique construit sur le fleuve, entre Lachine et Caughnawaga. Mais cette « œuvre merveilleuse », observe *La Minerve*, se construit presque dans l'indifférence. Le vif engouement que déchaînait le pont Victoria, vers 1860, s'est éteint : « nous ne considérons plus que comme une chose ordinaire ce qui était si extraordinaire jadis, relier par une voie ferrée les deux rives de notre grand fleuve¹⁵⁸ ». Ce qui était spectacle, bref, n'en est plus un.

Et pourtant, ce spectacle du chemin de fer auquel certains ne portent plus attention continue en même temps à en « intéresser » d'autres. Ce qui rend possible la banalisation est aussi à l'origine de ce plaisir persistant. Si les objets ferroviaires peuvent échapper à l'attention, c'est parce qu'ils sont des éléments habituels, attendus du paysage, qui n'en altèrent pas la composition ordinaire et qui n'en défont pas l'harmonie ; ils peuvent au contraire, dans l'œil de l'observateur, en rehausser la beauté et les attraits. Les appréciations enthousiastes que l'expansion ferroviaire engendre témoignent d'un intérêt, voire d'une fascination pour les paysages industrialisés, « où les merveilles de l'industrie coudoient à chaque instant celles de la nature¹⁵⁹ », comme celui que contemplent les promeneurs des environs de Lachine. Pour les contemporains, cette fusion de la nature et de la technologie, qui s'harmonisent et se complètent, offre un coup d'œil pittoresque chargé d'une valeur esthétique. En octobre 1872, alors que s'achève la construction du chemin de fer reliant Waterloo et Dillonton, des excursionnistes

¹⁵⁶ « How Use Familiarises », *Montreal Witness*, 24 septembre 1849, p. 6.

¹⁵⁷ « Editorial Rambles in Canada », *Morning Chronicle*, 23 août 1876, p. 1.

¹⁵⁸ « Le pont de Lachine », *La Minerve*, 6 novembre 1886, p. 2.

¹⁵⁹ *Relation du voyage de Son Altesse Royale le prince de Galles en Amérique*, Montréal, Eusèbe Senécal, 1860, p. 56.

admirent, juchés sur un promontoire, la voie ferrée qui serpente dans le paysage des Cantons-de-l'Est : « in one view we see hill, rugged cliff, mountain and valley, farm land, forest, river and lake, fine and ordinary residences, while the busy noises from the Mines, and the almost completed railway, which is seen winding through the valley, each form pleasing and distinctive features¹⁶⁰ ». Les randonneurs voient ici sur le terrain ce que le lecteur aperçoit dans la presse illustrée : l'intégration harmonieuse du chemin de fer au paysage québécois, dans lequel il s'est en quelque sorte « naturalisé ».

Banalisation, harmonisation : ces deux mouvements conjoints traduisent l'intégration du train à l'environnement. Il n'est pas un corps étranger, une présence intrusive, mais une composante organique de l'espace, à laquelle la sensibilité, comme le dirait Joy Parr, est pleinement « accordée¹⁶¹ ».

*

Les pages qui précèdent ont examiné trois formes du spectacle ferroviaire. Celui que donne la locomotive triomphale lors des inaugurations des voies ferrées ; celui qui manifeste la puissance de la technique ; celui, enfin, qu'offre à la vue le paysage des objets ferroviaires ou leur inscription dans un paysage qui les englobe. Les modalités sont toujours multiples : aux visions immédiates s'ajoutent les spectacles par images interposées, fondés sur la circulation des illustrations dans l'espace public.

L'analyse a décelé au cours de la période deux phénomènes majeurs. Le premier est la relance constante du spectaculaire. Une machine insolite, une puissance technique nouvelle, des monuments industriels : le chemin de fer est pourvoyeur d'objets et d'événements inédits qui éblouissent le regard et que l'expansion ferroviaire, entre 1836 et 1886, multiplie et diffuse sur le territoire. La vision de ces réalités neuves est une expérience marquante, qui se grave dans les esprits et les mémoires. Le second phénomène est un mouvement de fond qui tend, dans la durée, à neutraliser, ou du moins à éroder le premier : le spectacle du train et de ses infrastructures se

¹⁶⁰ Can., « Excursion to the Huntington Mines », *Waterloo Advertiser*, 25 octobre 1872, p. 2.

¹⁶¹ Voir Joy Parr, *Sensing Changes. Technologies, Environment, and the Everyday (1953-2003)*, Vancouver, UBC Press, coll. « Nature, History, Society », 2010, p. 2-4.

routinise et se vide, précisément, de son caractère spectaculaire ; il s'intègre à l'expérience sensible que les populations font d'un environnement que l'industrialisation refaçonnera et qui devient leur environnement ordinaire, habituel, attendu. De ce processus, la fenêtre temporelle de l'enquête ne permet pas de saisir toute l'extension historique, mais on discerne globalement un passage du spectaculaire à l'ordinaire, malgré la persistance d'événements et d'édifices sensationnels, qui continuent de ponctuer la vie ferroviaire. À l'évidence, ce processus ne présente aucune uniformité ; les décalages temporels sont profonds d'une région à l'autre. Alors qu'à Montréal, en 1886, la construction d'un pont sur le Saint-Laurent ne passionne plus comme en 1860, à Shawville, par exemple, le spectacle de la locomotive conserve encore toute sa nouveauté. Mais ces écarts n'annulent pas la globalité de ce mouvement qui transforme l'écoumène en paysage ferroviaire, composition syncrétique dans laquelle la présence industrielle et le cadre naturel s'allient l'un à l'autre, dans la symbiose du train et des milieux de vie qu'il imprègne¹⁶². Le chemin de fer devient progressivement une présence « environnementale », c'est-à-dire ubiquitaire, inscrite dans les alentours, dans le décor de chaque lieu ; il se fond dans un environnement sensible qui l'absorbe et qui se ferroviarise.

Cette ferroviarisation suscite un optimisme évident. Les historiens du sensible ont souligné la solidarité qui unit les appréciations sensorielles et les systèmes, historiquement situés, de croyances et de représentations collectives. La lecture des paysages et des éléments qui les composent est indissociable de l'ensemble « de significations et d'émotions¹⁶³ » dont ils sont chargés pour les observateurs. Le regard esthétique que porte sur les objets ferroviaires l'iconographie paysagère, qui tend à pastoraliser le train, comme l'indique Leo Marx¹⁶⁴, en l'incorporant aux décors bucoliques de la nature, mais qui magnifie aussi la grandeur des infrastructures ferroviaires, s'explique sans doute, en partie, par les spécificités américaines du chemin de fer – au sens continental du terme. Tandis qu'en Europe le rail s'installe dans un écoumène déjà structuré¹⁶⁵, en Amérique il défriche des lieux naguère inaccessibles, il « ouvre de nouvelles régions ». Il incarne moins la destruction du paysage traditionnel qu'une force

¹⁶² Je m'inspire ici librement de la réflexion d'Étienne Auphan. Voir « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichement d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°s 32-33, printemps-automne 2005, p. 19-41.

¹⁶³ Alain Corbin, *L'homme dans le paysage*, op. cit., p. 11.

¹⁶⁴ Leo Marx, op. cit., p. 220-221.

¹⁶⁵ En Belgique, par exemple, on l'utilise pour renforcer des axes déjà industrialisés. Voir Greet De Block, « Designing the Nation : The Belgian Railway Project (1830-1837) », *Technology and Culture*, vol. 52, n° 4, octobre 2011, p. 703-732.

« créatrice » et « le gain d'un paysage qui s'ouvre à la civilisation¹⁶⁶ ». Au milieu du XIX^e siècle, le train n'a pas encore conduit à la destruction d'écosystèmes forestiers, comme ce sera le cas vers 1900, dans plusieurs régions des États-Unis¹⁶⁷ ; on l'associe au contraire à la domestication d'une nature sauvage, maîtrisée, humanisée, civilisée. La ferroviairisation de l'environnement sensible renvoie à ses habitants l'image d'une « ère nouvelle », qui élimine les vieilles servitudes et triomphe des forces immémoriales de la nature : « Bien des fois, sans doute, en voyant passer impétueux et rapide un convoi du chemin de fer [...], nos lecteurs, comme il nous est arrivé souvent à nous-même, se sont reportés par la pensée, à quelques siècles en arrière, pour se demander quelle impression d'étonnement, d'effroi, eussent éprouvé nos pères, s'il leur eût été donné de contempler tout-à-coup ce magnifique spectacle¹⁶⁸. » Le plaisir que commande la vision des trains vient de ce qu'elle procure aux contemporains la conviction d'appartenir à une époque singulière, « moderne », comme ils le disent déjà, affranchie par le progrès technique et tournée vers une prospérité à venir.

L'optimisme, pourtant, n'est ni constant, ni universel. Les spectacles troublants que font voir les désastres ferroviaires stimulent un effort législatif visant à maîtriser les désordres que la technique introduit dans l'environnement sensible. Pour certains groupes, la présence du train est une présence forcée, subie ; l'industrialisation du paysage leur renvoie l'image d'un monde auquel ils sont étrangers, elle leur raconte une histoire dont ils sont victimes. Les fréquentes récriminations des populations rurales rappellent que le train peut être, à leurs yeux, l'incarnation d'un pouvoir qui leur échappe. Chez les Autochtones de Caughnawaga, la cohabitation avec les trains et l'infrastructure ferroviaire, à partir de 1852, s'avère conflictuelle : entre 1860 et 1875, la communauté multiplie les efforts pour vendre la réserve et déménager son territoire dans un environnement éloigné de la ville, susceptible d'échapper à l'emprise croissante du chemin de fer¹⁶⁹. Mais ces résistances à la ferroviairisation des milieux de vie confirment en fait la force

¹⁶⁶ Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977], p. 96.

¹⁶⁷ Voir à ce sujet Ronald L. Lewis, *Transforming the Appalachian Countryside. Railroads, Deforestation, and Social Change in West Virginia, 1880-1920*, Chapel Hill et Londres, The University of North Carolina Press, 1998, p. 80 et p. 264-286.

¹⁶⁸ « Le Premier Bateau à Vapeur [...] », *L'Écho du cabinet de lecture paroissial de Montréal*, 20 septembre 1860, p. 280.

¹⁶⁹ Voir Daniel Rueck, « When Bridges Become Barriers. Montreal and Kahnawake Mohawk Territory », dans Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais (dir.), *Metropolitan Natures. Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, coll. « History of the Urban Environment », 2011, p. 243.

conquérante de ce processus, porté par des compagnies qui ont le pouvoir d'obliger des populations réticentes à s'y acclimater.

Retournons pour finir aux observations qui ont ouvert ce chapitre. La « promenade autour de Montréal » révèle au rédacteur du *Pays* un paysage en mutation. Il voit fleurir des infrastructures, mais il entend aussi « le sifflet des chars ». Ce n'est pas seulement par les spectacles qu'il déroule devant les yeux, mais aussi par les bruits qu'il fait retentir que le train manifeste sa présence dans l'espace habité. C'est vers cette facette auditive de l'expérience qu'il faut maintenant se tourner.

CHAPITRE 3

LES HURLEMENTS DE LA LOCOMOTIVE

Entre 1836 et 1886, la dissémination des voies ferrées sur les territoires canadien et québécois refaçonne l'environnement sensible de leurs habitants. Le train, dont la marque devient partout *visible* dans le paysage, s'y incarne aussi dans des signes *audibles*. On ne peut comprendre l'expérience qu'en font les collectivités, au XIX^e siècle, sans considérer ces manifestations sonores, le bruit étant l'un des principaux truchements par l'entremise desquels la technologie nouvelle entre dans la vie quotidienne des individus qui cohabitent avec elle. On découvre ici une deuxième dimension de la ferroviairisation du « paysage », si l'on adhère à l'extension sémantique que les culturalistes donnent à cette notion.

Depuis les travaux d'Alain Corbin sur la culture campanaire de la France rurale du XIX^e siècle, les historiens conçoivent le bruit que produit la vie des collectivités humaines comme un paysage, autrement dit comme un ensemble composé, comme un agencement historiquement variable de stimuli que les acteurs interprètent, apprécient, hiérarchisent. C'est à l'histoire sensorielle anglo-saxonne que la notion historienne de « paysage sonore » doit sa conceptualisation la plus aboutie. Comme le relève Emily Thompson, un paysage sonore est « an auditory or aural landscape. Like a landscape, a soundscape is simultaneously a physical environment and a way of perceiving that environment ; it is both a world and a culture constructed to make sense of that world. » Le « paysage sonore » n'est jamais, en ce sens, un simple catalogue de bruits que l'historien doit « reconstituer¹ », pas plus que le paysage n'est une pure agglomération de formes, de textures et de couleurs. Il implique, au contraire, à la fois des sons (« waves of acoustical energy permeating the atmosphere in which people live »), des objets (« that create, and sometimes destroy, those sounds »), des sensibilités évolutives au bruit, des façons d'écouter et des positions spatiales, enfin, qui varient socialement et géographiquement

¹ Certains ouvrages relèvent ainsi du tableau descriptif. Voir, par exemple, Jean-Pierre Gutton, *Bruits et sons dans notre histoire. Essai sur la reconstitution du paysage sonore*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Le noeud gordien », 2000.

(« ways of listening [...] and the social circumstances that dictate who gets to hear what² »). À l'instar du paysage, constitué par l'expérience visuelle de l'observateur, le paysage sonore n'existe que dans la relation que noue avec les stimuli acoustiques la population des auditeurs qui les perçoivent : il forme pour elle un « langage » que ses membres savent déchiffrer et auquel ils confèrent des significations, un « système sémiotique » qui communique des informations facilitant l'orientation et la navigation dans l'espace³.

Le chemin de fer modifie au XIX^e siècle ce paysage sonore, dont il devient graduellement une composante essentielle. Il y introduit, il y diffuse des sons chargés de sens, qui cumulent une série de fonctions et de significations diverses. Peut-on retracer la ferroviairisation de ce monde auditif ?

3.1 Siffler : signalisation et paysage sonore

En 1855, les trains ne circulent plus entre Carillon et Grenville. Les problèmes financiers qui affligent le Montréal & Bytown compromettent la réouverture et le prolongement de la ligne. Louis-Joseph Papineau, qui voyage régulièrement entre la ville et Montebello, déplore ce désagrément dans une longue lettre à sa brue : « You shall not be annoyed with all the bustle of the cars [...] as soon as you apprehended, and we shall not be blessed here with such noise as soon as we desire it⁴ ». Cette réflexion résume l'un des aspects fondamentaux de l'expérience du chemin de fer au XIX^e siècle : c'est largement par l'entremise des bruits qu'elle répand dans l'espace que la technologie ferroviaire manifeste sa présence ; le chemin de fer est un ensemble de bruits réjouissants et déplaisants à la fois, qui séduisent les uns et qui dérangent les autres, bref marqués par l'ambivalence.

Témoignages et discours le disent sans relâche : le train est une machine bruyante. Cette vérité unanimement exprimée transcende la diversité des styles et des genres. Les voyageurs parlent de la « voix stridente » et du « souffle embrasé » de la « locomotive sifflante », de la

² Emily Thompson, *The Soundscape of Modernity : Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America (1900-1933)*, Cambridge, The Massachusetts Institute of Technology Press, 2002, p. 1.

³ Alain Corbin, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2013 [1994], p. 262 ; David Garrioch, « Sounds of the City : The Soundscape of Early Modern European Towns », *Urban History*, vol. 30, n° 1, mai 2003, p. 6.

⁴ Louis-Joseph Papineau, *Lettres à sa famille (1803-1871)*, Québec, Septentrion, 2011, p. 480.

« voix rauque du cheval ferré⁵ ». Les poètes évoquent le « tonnerre » de son roulement sur les voies ferrées et le « fracas » de la « machine géante », qui « siffle comme un reptile » et qui propulse sur les rails, « dans un tourbillon de bruit et de fumée », sa « masse ardente et sonore⁶ ». Des usagers recourent aux onomatopées pour traduire verbalement leur expérience auditive. « Pouf ! pouf !! pouf !!! répète le siffllet aigu de la locomotive⁷ », signale un passager du Grand Tronc ; « la locomotive s'ébranle tsitt sch ! tsitt sch ! tsitt sch !⁸ », note un autre, sur l'Intercolonial ; « *pionc ! pionc ! guedigne, guedagne*, encore, nous repartons traînés ou plutôt emportés par notre bouillant coursier à vapeur⁹ », raconte dans son journal intime le curé de Drummondville qui voyage sur le chemin de fer du Nord en 1883. La gamme des sons est diversifiée, mais partout la machine frappe les sens par son caractère bruyant.

Parmi l'ensemble de ces bruits ferroviaires, on en trouve un qui, plus que les autres, impressionne vivement les contemporains : le sifflement des locomotives, auquel les discours de la seconde moitié du XIX^e siècle font éternellement allusion. En 1836, l'installation d'un siffllet à vapeur, sur certaines locomotives américaines, est suffisamment récente pour que les journaux sentent le besoin de décrire cet équipement « of a most peculiar character », capable de générer, rapporte-t-on à Montréal, un « shrill, wild and unearthly sound¹⁰ ». Il faut toutefois attendre le milieu du siècle, au Canada, pour entendre le siffllet des locomotives s'implanter véritablement dans le paysage sonore. C'est vers 1850, au moment où démarre l'expansion ferroviaire, qu'il commence à s'imposer intensément à l'attention et que se multiplient ses évocations, presque inexistantes auparavant.

Les impressions produites par ce bruit technologique sur les sens et les esprits sont si vivaces que le siffllet tend à devenir, dans les discours, une figure métonymique du chemin de fer.

⁵ « Excursion à Portland », *Le Pays*, 7 septembre 1853, p. 3 ; « L'ouverture du chemin de fer de Montréal [...] », *La Minerve*, 14 septembre 1852, p. 2.

⁶ Adolphe de Puibusque, « Le veau et la locomotive. Fable », *Le Courrier du Canada*, 18 juin 1858, p. 1 ; Adolphe Marsais, « Fable. La Souris et la Taupe », *Le Canadien*, 6 février 1861, p. 1 ; Charles Lomon, « La locomotive dans le Far-West », *L'Écho du Cabinet de lecture paroissiale*, juin 1873, p. 417.

⁷ James MacPherson Le Moine, *L'album du tourist. Archéologie, histoire, littérature, sport*, Québec, Côté et Cie., 1872, p. 267.

⁸ X., « Kamouraska », *La Nouvelle-France*, vol. 1, n° 2, 15 août 1881, p. 27.

⁹ Majorique Marchand, *Le Journal de Majorique Marchand, curé de Drummondville (1865-1889)*, document annoté par Jean Roy et Christine Hudon, Québec, Septentrion, 1994, p. 110.

¹⁰ « The Steam Whistle », *The Vindicator*, 2 décembre 1836, p. 2.

Un député de l'Assemblée législative évoque, en 1877, l'ouverture d'un nouveau tronçon : « les locomotives font déjà entendre leurs voix stridentes de Trois-Rivières à Québec¹¹ », déclare-t-il. « Bientôt l'on entendra retentir le sifflet de la locomotive dans le florissant village de St. Lin¹² », dit-on pour annoncer la mise en service imminente du chemin de fer des Laurentides. Un paroissien de Sainte-Julienne espérant la construction d'une voie ferrée interpelle ses concitoyens, en 1873. « Réveillons-nous donc, écrit-il, et que la locomotive des Laurentides siffle en même temps que celle de la Rive Nord¹³ ». Cette synecdoque revient inlassablement : les contemporains désignent métonymiquement le train par l'un de ses éléments – le sifflement. Ce procédé stylistique paraît anodin, mais sa répétition illustre la force avec laquelle le sifflet impressionne les sens : sa « voix » perçante est l'aspect le plus ostensible du train.

L'essor, à partir des années 1850, de cette fascination sonore s'explique d'abord, non par une mutation des sensibilités, mais par des raisons matérielles que les lois et que la réglementation interne des compagnies ferroviaires permettent de restituer avec précision.

Dans les règlements du Champlain & St. Lawrence, en 1840, le seul article concernant les locomotives s'adresse aux voyageurs : « No person allowed to go on the engine under a penalty of 10s. for each offence¹⁴. » C'est toujours vrai dans la version de 1848, où la même règle réapparaît¹⁵. Mais, quand on consulte le règlement que le Montreal & New York affiche sur ses indicateurs en 1852, on découvre une disposition inédite : la cloche de la locomotive doit être sonnée sans interruption avant et durant la traversée (« *Eighty-Rods before, and until passed* ») de chacun des passages à niveau, « and the whistle sounded at obscure places, and stations where the Train does not stop¹⁶ ». Le changement décisif se produit en 1851 avec la loi générale des chemins de fer, qui encadre, pour la première fois, la pose et l'usage de dispositifs sonores sur les locomotives. L'acte prévoit que « chaque engin mobile sera muni d'une cloche pesant au moins trente livres, ou d'un sifflet à vapeur ». À ces instruments, il assigne une fonction sécuritaire : « la cloche ou le sifflet seront sonnés à la distance de quatre-vingts perches au moins avant d'arriver

¹¹ DALQ, texte établi par Marcel Hamelin, 3^{ème} session du 3^{ème} parlement (1877-1878), p. 6.

¹² « L'inauguration du chemin de fer des Laurentides », *Le Franc-parleur*, 28 août 1877, p. 2.

¹³ Un citoyen de Ste. Julienne, sans titre, *La Gazette de Joliette*, 16 janvier 1873, p. 2.

¹⁴ *The Lower Canada Almanack and Montreal Commercial Directory, for 1840*, Montréal, John Lovell, 1839, p. 120.

¹⁵ « Champlain and St. Lawrence Rail-road Company », *Gazette du Canada*, 19 août 1848, p. 5612-5613.

¹⁶ AMF (Saint-Constant), collection Robert R. Brown, horaires de train, C006, S2, SS4, SSS1, boîte 2, *Time Table No. 3, Montreal & New York and Plattsburgh & Montreal Railroads*, 27 septembre 1852.

aux endroits où le chemin de fer traversera un chemin », les machinistes devant en outre répéter ces sonneries « à de courts intervalles jusqu'à ce que l'engin ait traversé le chemin¹⁷ ». Les infractions, passibles d'une « amende de deux louis », rendent aussi les compagnies responsables « de tous les dommages » entraînés par leur négligence. Ces règles sont reproduites, inchangées, dans les lois ferroviaires (1868 et 1869) qu'adoptent, après la Confédération, les parlements fédéral et provincial, et réitérées à l'identique, en 1879 et 1880, dans la législation qui les actualise¹⁸.

Au début des années 1850, la cloche et le sifflet deviennent ainsi des pièces obligatoires dans l'arsenal réglementaire et sécuritaire des voies ferrées. Aux yeux des commissaires chargés d'enquêter en 1854 sur les premières catastrophes canadiennes, c'est l'accoutumance au chemin de fer d'une population déjà familiarisée avec la machine qui nécessite impérativement l'emploi de ces dispositifs sonores – de l'un *et* l'autre, d'ailleurs, et non seulement de l'un *ou* l'autre, comme le dit la loi. De fait, ils sont particulièrement nécessaires « aux stations et sur les terrains de dépôt où beaucoup de changements de chars et de changements de voies des engins, et de préparations des trains ont lieu, et où les hommes employés et le public deviennent par habitude à ne plus craindre le danger¹⁹ ». À leurs yeux, les locomotives doivent s'annoncer au moyen de sons distincts et infaillibles, qui se détachent nettement du bourdonnement confus des activités ferroviaires. Elles doivent tenir en éveil l'ouïe du public et permettre à l'oreille de suppléer une vigilance affaiblie, une attention visuelle rendue défaillante par l'habitude. Elles doivent, parmi l'ensemble des bruits générés par la voie ferrée, en produire certains qui seront aisément perceptibles, c'est-à-dire reçus comme des signes évidents, comme des indices de danger²⁰, assurant l'harmonieuse cohabitation de la machine et des corps dans l'espace. En vertu de la loi de 1857 sur la sécurité ferroviaire, dont plusieurs dispositions découlent des recommandations de

¹⁷ *Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer*, 14-15 Vict. (1851), c. 51, art. 21, *SPC*.

¹⁸ *Acte concernant les Chemins de Fer*, 31 Vict. (1868), c. 68, art. 20, *SC* ; *Acte concernant les chemins de fer*, 32 Vict. (1869), c. 51, art. 20, *SPQ* ; *Acte à l'effet d'amender [...]*, 42 Vict. (1879), c. 9, art. 25, *APC* ; *Acte à l'effet d'amender [...]*, 43-44 Vict. (1880), c. 43, art. 25, *SPQ*.

¹⁹ « Rapport des commissaires nommés pour s'enquérir d'une série d'accidents [...] », *AJAPC*, vol. 13, n° 11, 1854-1855, appendice YY, p. 27.

²⁰ Dans la sémiotique de Peirce, les « indices » sont une classe de signes. Ils sont liés par une connexion physique réelle à leur objet, dont ils indiquent ou manifestent la présence. Ils s'adressent aux sens du récepteur et « dirigent l'attention sur leurs objets » (Charles Sanders Peirce, *Écrits sur le signe*, Paris, Seuil, coll. « Points essais », 2017 [1978], p. 188).

la commission de 1854, le gouvernement oblige les compagnies à rédiger une règlementation détaillée et à codifier leur usage du sifflet. Dès l'assermentation, en septembre 1857, de son premier inspecteur (Samuel Keefer), le bureau des commissaires des Chemins de fer force le Montreal & Champlain, par exemple, à se doter d'un « code of rules » et d'un « system of signal²¹ ».

Les compagnies, du reste, obtempèrent. Plusieurs d'entre elles inscrivent d'ailleurs le contenu de la loi de 1851 dans leur propre règlementation, comme le fait dès 1852 le Montreal & New York. On trouve encore l'allusion à la distance de « 80 perches²² » dans les règlements du chemin de fer des Basses Laurentides en 1892. Mais les prescriptions de la loi sont des exigences minimales que les pratiques ferroviaires surpassent amplement. Les compagnies ont intérêt, financièrement et moralement, à prévenir des accidents qui peuvent s'avérer coûteux²³. Les directives qu'elles émettent pour régir le service des trains dictent donc aux machinistes un usage fréquent de la cloche et du sifflet, précaution spécialement utile dans les secteurs névralgiques de la voie ferrée – comme le sont les intersections – où les convois sont exposés au risque d'une collision avec des passants ou des véhicules routiers²⁴. À partir de 1860 environ se multiplient dans la règlementation les lieux où les locomotives doivent procéder à des sonneries préventives. Sur le Grand Tronc, dont les archives offrent une série qui permet de suivre l'évolution réglementaire entre 1857 et 1884, ce sont les règlements adoptés à l'été 1861 qui semblent inaugurer cette nouvelle vigilance sonore : tenues de siffler aux passages à niveau, les locomotives doivent aussi sonner leur cloche à l'approche d'une station, d'une tranchée et d'une jonction ferroviaire, et faire retentir le sifflet « at intervals before entering and while passing curves²⁵ ». Les règlements de 1864 étendent le domaine du sifflet : à l'instar de la cloche, il s'applique dorénavant aux stations, tranchées et jonctions ; les machinistes doivent aussi le faire entendre « at least every mile²⁶ » lorsque le temps est brumeux. Les versions de 1865 et de 1877

²¹ BAC (Ottawa), fonds du ministère des Travaux publics, documents de la commission des Travaux, RG11, vol. 142, consignes gouvernementales données au Montreal & Champlain, 24 octobre 1857.

²² BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 731, dossier 103.2, « Chemin de fer des Basses Laurentides. Règles et règlements pour la Gouverne des Employés du Chemin », janvier 1892.

²³ Voir à ce sujet Mark Aldrich, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety (1828-1965)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, p. 60.

²⁴ Voir aussi, à ce sujet, Jarrett Rudy, Magda Fahrni et Nicolas Kenny, « Railways and the Urban Soundscape : Montreal, 1850s-1950s », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 49, n° 2, 2022, p. 220.

²⁵ BAC (Ottawa), RG30, vol. 1001, Minute Book n° 2, 1861-1862, réunion du 21 août 1861, p. 13.

²⁶ Grand Trunk Railway Company, *Book of Rules and Regulations*, Montréal, Longmore & Co., 1864, p. 18.

réitèrent ces règles, que l'on retrouve aussi, intactes, sur le chemin de fer entre Saint-Lambert et Chambly dès son ouverture en 1873²⁷.

Les autres compagnies observent des pratiques analogues, souvent presque identiques. Le détail des règlements varie d'une ligne à l'autre, mais, globalement, les mêmes consignes sonores se diffusent partout dans le réseau. L'approche des stations et des intersections est invariablement sonnée, comme le sont aussi les courbes abruptes et les tranchées sur le Carillon & Grenville en 1874²⁸, et sur l'Intercolonial en 1876²⁹. Certaines compagnies sont moins exigeantes. Le livret de règlements en vigueur sur le chemin de fer entre Lennoxville et Bury, en 1875, ne comporte aucune allusion aux jours de brume³⁰. D'autres, comme le Quebec Central Railway, en 1883, exigent à l'image du Grand Tronc un coup de sifflet par mille quand la visibilité est réduite par le brouillard³¹. Comme l'Intercolonial, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental adopte à ce sujet une position mitoyenne : sans imposer le sifflet, il décrète l'usage régulier de la cloche, qui « devra sonner à des intervalles convenables³² ».

Mais ces diverses sonneries, qui visent à produire des signes audibles destinés au public et aux passants, et dont la fonction est essentiellement préventive, ne forment qu'une portion de l'ensemble des pratiques sonores. Car à ces nombreux signaux d'avertissement, par lesquels les trains communiquent avec leur environnement, s'ajoutent encore les communications « internes » nécessaires à la régulation du trafic, autrement dit l'échange d'informations entre les employés, qui orchestrent le mouvement des trains en s'appuyant sur un « sensory language, involving both sight and sound³³ ». Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la croissance graduelle de la circulation sur des chemins de fer qui ne possèdent qu'une seule voie entraîne une complexification progressive de ce langage.

²⁷ BAC (Ottawa), RG30, vol. 2790, Montreal, Chambly and Sorel Railway Company – Minute Book of the Directors, 1872-1875, réunion du 11 septembre 1873.

²⁸ BAC (Ottawa), fonds de la Commission canadienne des transports, Comité des chemins de fer du Conseil privé, RG46, vol. 682, dossier n° 866, *Rules and Regulations for the Carillon and Grenville Railway*, avril 1874.

²⁹ « Règles et règlements des chemins de fer [...] », *Gazette du Canada*, 2 septembre 1876, p. 284 et p. 291.

³⁰ St. Francis & Megantic International Railway, *By-Laws, Rules and Regulations [...]*, Sherbrooke, W. A. Morehouse, 1875. Copie de ce livret retrouvée dans les archives (ANC, RG2, 1876-0046, décret du 20 janvier 1876).

³¹ BAC (Ottawa), RG43, vol. 18, dossier n° 944, *Quebec Central Railway. Rules and Regulations [...]*, juin 1883, p. 13.

³² Règlements du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (15 janvier 1880), *DSQ*, vol. 14, 1880, document n° 2, p. 35.

³³ Jarrett Rudy, Magda Fahrni et Nicolas Kenny, *loc. cit.*, p. 220.

Les signaux optiques y jouent un rôle crucial. À partir des années 1850, le contrôle des voies ferrées repose sur un code chromatique que les aiguilleurs, les cantonniers ou les sémaphores, placés notamment aux intersections et à l'entrée des ponts-levis, communiquent aux machinistes, la nuit au moyen de lampes et le jour avec des drapeaux : le rouge indique un danger, le vert intime la prudence et le blanc signifie « tout est bien, allez³⁴ ». Les trains nocturnes portent en outre des phares (blanc à l'avant, rouge à l'arrière). Attestée dès 1857 dans les règlements du Grand Tronc³⁵, cette signalisation tricolore paraît s'appliquer à peu près uniformément sur l'ensemble des voies ferrées dans les décennies suivantes, à l'instar des signaux gestuels qui la complètent, communiqués par les bras amovibles des sémaphores et par les cantonniers³⁶. Quand le mauvais temps rend impossible la communication visuelle, on fixe des signaux explosifs (appelés « pétards », « torpilles », « signaux de brume ») à la voie ferrée : leur détonation, que déclenche la locomotive, avertit l'équipage d'un danger imminent.

Mais le sifflet occupe aussi une place centrale dans cette communication entre les cheminots. Dès le milieu des années 1850, le sifflet des locomotives devient une sorte d'idiome, un langage conventionnel apte à produire un certain nombre d'énoncés codifiés. Toutes les compagnies québécoises dont la réglementation est connue emploient un code sonore, qui permet aux membres du personnel de bord (chefs de train, machinistes, serre-freins) de communiquer entre eux et d'avertir le personnel affecté à l'entretien de la voie ferrée. Freiner (un coup de sifflet), avancer (deux coups), reculer (trois coups) : en 1858, le code du Montreal & Champlain contient trois énoncés, que les machinistes produisent pour signaler ou ordonner une manœuvre³⁷. En 1885, le code qui gouverne le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean en définit quatre³⁸. Mais sur plusieurs autres lignes, le langage signalétique gagne en complexité. Dès les années 1860, un nouveau paramètre, la durée des coups de sifflet, s'ajoute à leur nombre et

³⁴ « Règles et règlements des chemins de fer du [...] », *Gazette du Canada*, 2 septembre 1876, p. 284.

³⁵ BAC (Ottawa), RG30, vol. 1000, Minute Book n° 1, 1853-1861, réunion du 13 mars 1857.

³⁶ En 1884, les règlements du Grand Tronc introduisent une quatrième couleur – le violet. Il a la même signification que le vert, mais son application semble restreinte aux voies de garage.

³⁷ BAC (Ottawa), fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Montreal and Champlain Railroad Company, RG30, vol. 282, Minute Book n° 1, 1857-1872, réunion du 20 février 1858, p. 26-28. Sur les trains de l'époque, c'est le serre-frein qui active la manivelle de freinage, ce qui le force notamment à circuler sur le toit des wagons de fret.

³⁸ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 730, dossier 100.4, « Rules & Regulations [...] », 2 novembre 1885.

enrichit les possibilités combinatoires. En 1865, par exemple, la présence du danger est annoncée, sur les lignes du Grand Tronc, au moyen d'une « repetition of short sharp whistles³⁹ ». Vingt ans plus tard, les règlements de la compagnie décrivent une dizaine d'énoncés sonores, que les machinistes peuvent émettre en faisant varier le nombre, la durée et le timbre du sifflet. « One long whistle » et « one low long whistle » constituent des « phrases » différentes, tandis que le découplage accidentel d'un train pendant le voyage est signalé au moyen d'une suite syntaxique complexe : « one long, three short, and one long whistle⁴⁰ ».

La réglementation prévoit encore d'autres usages du sifflet. Dans les gares de triage, les coups de sifflet assurent la régulation des mouvements, comme le suggèrent les politiques du Grand Tronc : « Enginemen while shunting and running trains or engines in passenger station yards [...] must keep a good lookout, and give warning of their movements by a low continuous whistle, or by ringing the bell⁴¹. » Du reste, les dispositions réglementaires n'épuisent pas l'éventail des usages. En 1857, le témoignage d'un machiniste du Grand Tronc affecté au tronçon reliant Montréal et Brockville évoque des pratiques supplémentaires, laissées à l'initiative des cheminots et inscrites dans les mœurs du métier : « Je ne puis dire combien de fois on sonne entre les deux villes susdites parce que nous sifflons souvent pour envoyer les animaux. Je jure que l'on sonne ou siffle à chaque traverse⁴². »

Siffler, sonner : gestes constants et quotidiens sur les voies ferrées du XIX^e siècle, prescrits par la loi, exigés par les compagnies, ancrés dans les pratiques professionnelles. Comment s'étonner, dans ces conditions, que le cri strident des locomotives ait tant marqué la conscience des contemporains ? À partir de 1850, la multifonctionnalité du sifflet le rend omniprésent et l'enracine durablement dans le paysage sonore des régions ferroviairises : au fil des années, la signalisation sonore dont il est, avec la cloche, le principal instrument se diffuse le long des artères métalliques partout sur le territoire. Le public de l'époque, d'ailleurs, le perçoit comme un avertisseur essentiel et contribue au renforcement de son usage. Comme certains journalistes, des

³⁹ « Whistling signals », *By-Laws, Rules, Special Rules, Regulations and Orders, for the Use and Guidance of Servants, Employees and Officers of the Grand Trunk Railway of Canada*, 23 septembre 1865, Collection numérique de Canadiana.

⁴⁰ *General Instructions and Regulations Applicable to All Servants of the Grand Trunk Railway Company of Canada and Railways Operated By It*, Montréal, Gazette Printing Company, 1884, p. 21.

⁴¹ *Ibid.*, p. 84.

⁴² « Veuve Ravary dit Francœur vs la Compagnie du Grand Tronc [...] », *La Minerve*, 17 septembre 1857, p. 3.

citoyens dénoncent l'irrégularité des sonneries aux intersections et portent plainte. À l'hiver 1881, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental réprimande ses machinistes : des habitants de Montebello déplorent « that enginem do not sound their whistle when approaching crossings near that station » ; un citoyen soucieux de sa sécurité rapporte la même négligence à Québec⁴³. L'usage du sifflet doit être assidu et continu.

Et il devient à ce point fréquent que plusieurs craignent pour son efficacité signalétique et sécuritaire. En 1858, les règlements du Montreal & Champlain adressent une recommandation aux machinistes. « Too much sounding of the whistle impairs its value as a signal of danger⁴⁴. » On repère en fait chez les administrateurs ferroviaires une tension entre deux attitudes. La volonté de maximiser la sécurité entraîne d'une part une multiplication du recours au sifflet, mais elle suscite en même temps, d'autre part, un effort de rationalisation visant à préserver la valeur sémiotique du sifflement en économisant son usage, en évitant des sonneries excessives susceptibles de nuire à l'écoute en le rendant trop habituel. Le gouvernement joue un rôle actif dans cette rationalisation. « Train signals should be few in number, distinctive in character, and invariable in their signification⁴⁵ », suggère vers la fin des années 1850 l'inspecteur Samuel Keefer, qui déplore la diversité des codes, les compagnies donnant parfois des significations différentes aux mêmes énoncés sonores. L'efficacité du sifflet dépend de sa capacité à s'arracher à l'aléatoire comme à la cacophonie. Chaque combinaison, exploitée avec modération, doit avoir un sens unique et précis.

Mais l'efficacité exige également la connaissance du code, dont la maîtrise doit être enseignée et partagée. En 1859, le bureau des commissaires des Chemins de fer somme ainsi le Grand Tronc de décrire clairement ses « whistle signals » dans les indicateurs et feuillets de règlements qu'il distribue à ses employés⁴⁶. Cette pratique devient vite coutumière. « Note change in whistle signals to be observed in future⁴⁷ » : les employés du Quebec Central lisent ces instructions sur les indicateurs réservés à leur usage. Le code signalétique des compagnies

⁴³ AMF (Saint-Constant), fonds Canadian Pacific Railway Company, Early Railways and Companies, P170, S32, boîte RG68-1, lettres circulaires aux machinistes du QMO&O, 31 janvier 1881 et 25 novembre 1880.

⁴⁴ BAC (Ottawa), RG30, vol. 282, Minute Book n° 1, 1857-1872, réunion du 20 février 1858, p. 28, art. 49.

⁴⁵ Samuel Keefer, *Report of Samuel Keefer [...] for the Year 1858*, Hamilton, Gillespy & Robertson, 1859, p. 25.

⁴⁶ BAC (Ottawa), RG1, vol. 6, lettre du bureau des commissaires au Grand Tronc, 31 janvier 1859, p. 98.

⁴⁷ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 718, dossier 79.4, « Quebec Central Railway. Time Table n° 20, to Take Effect Oct. 29, 1888 ».

demeure évidemment inconnu des profanes, mais on informe parfois le public des modifications qui le concernent. À Waterloo, en 1882, l'*Advertiser* fait une annonce au lectorat. Le Central Vermont, qui assure l'exploitation de trois lignes locales (le Waterloo & Magog, le Stanstead, Shefford & Chambley et le Montreal & Vermont), « have changed their crossing signal from one long blast to two long and two short blasts of the whistle, which distinguishes it from the station signal of one long blast⁴⁸ ». Dans un village où le sifflet de la locomotive est partout entendu, il est utile d'en connaître les modulations⁴⁹.

L'ensemble de ces efforts visant à garantir l'efficacité du sifflet témoigne de l'importance qu'il acquiert dans le paysage sonore du milieu du XIX^e siècle. Dans un contexte où l'intensification de son usage tend à produire des abus et des confusions nuisibles à sa fonction même, les compagnies et les autorités ferroviaires travaillent à faire du sifflet un véritable langage, c'est-à-dire un système de sons distincts, pertinents et différenciels, irréductible au simple « bruit » et partagé par ses usagers.

Les historiens du paysage sonore distinguent les bruits qui composent l'environnement et les sons particularisés qui – toujours contextuellement, et pour certains auditeurs – s'en détachent. Tout paysage juxtapose ces deux plans. Bruce Smith appelle « keynotes » les bruits environnementaux, qui « emerge as constants against which other sounds are heard and interpreted ». Le bourdonnement de la ville, par exemple, forme un arrière-plan, un mélange de sons confondus qui, tout en étant perçus, ne font pas l'objet d'une attention soutenue. De ce fond indistinct se distinguent les sons que Smith appelle « soundmarks » – des « balises sonores », pour ainsi dire –, qui captent l'attention et qui sont investis d'une valeur ou d'une signification : ce sont les « sound signals with special importance to the community », qui véhiculent « what the inhabitants of the area need to know⁵⁰ ». À partir de 1851, le sifflet des locomotives devient progressivement, sur le territoire, l'une de ces balises essentielles. Mais sa banalisation menace en même temps de le fondre dans l'environnement bruyant du monde industrialisé. À l'été 1885, un train du Grand Tronc percute une voiture et tue deux de ses occupants. Un survivant déclare

⁴⁸ Sans titre, *Waterloo Advertiser*, 22 décembre 1882, p. 3.

⁴⁹ Les pages d'Alain Corbin sur le « langage » des cloches m'ont en partie inspiré cette réflexion. Voir *op. cit.*, p. 261-330.

⁵⁰ Bruce R. Smith, *The Acoustic World of Early Modern England : Attending to the O-Factor*, Chicago, University of Chicago Press, 1999, p. 44-46.

ne pas avoir entendu le siffler ; d'autres témoins au contraire l'ont entendu⁵¹. Le cas est typique : dans certains lieux, le sifflement devient-il trop habituel pour être attentivement perçu ?

3.2 Entendre : présences et significations de la machine sifflante

En 1880, il existe sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental 224 passages à niveau, entre Aylmer, Montréal, Saint-Jérôme et Québec. La même année, le Grand Tronc en dénombre 1180 sur la totalité de ses lignes canadiennes, et l'Intercolonial en compte 437. Selon leurs déclarations respectives, la ligne du Stanstead, Shefford & Chambly croise 42 chemins publics à la même époque (1880), le Quebec Central Railway en recense 26 sur son parcours (1881), et le Massawippi Valley Railway en traverse 20 de Lennoxville à la frontière américaine près de Stanstead (1880)⁵². On pourrait prolonger l'inventaire, mais ces quelques chiffres, auxquels s'ajoutent encore des dizaines de jonctions et de stations, suffisent à faire deviner l'effarante fréquence du sifflement des locomotives vers 1880.

À l'évidence, des disparités spatiales irréductibles caractérisent le phénomène. La diffusion du bruit ferroviaire sur le territoire est nécessairement déterminée par la géographie du réseau. L'inégale distribution des lignes dans le temps et l'espace engendre des décalages et des déséquilibres : certains groupes se familiarisent avec le siffler dès 1850, alors que d'autres communautés n'y sont guère exposées – sauf discursivement – avant les années 1880. De nombreuses localités vivent d'ailleurs encore loin du vacarme des gares en 1886. Au sein d'un même espace, urbain ou régional, les contrastes restent nets, enfin, et les expériences de ceux qui résident à deux pas de la voie ferrée et de ceux qui habitent un rang ou un quartier éloigné sont incomparables. Le paysage sonore est fait d'une multiplicité de points d'écoute : ce qui est tapage intrusif pour l'un est inaudible pour un autre⁵³. Mais il reste que, pour une fraction considérable et croissante des populations québécoises, le siffler des locomotives devient dans la seconde moitié du XIX^e siècle un son usuel, inscrit dans le quotidien.

⁵¹ « The Blue Bonnet Accident », *Montreal Witness*, 14, 17 et 19 août 1885, p. 4 et p. 8.

⁵² Ces données sont extraites de la série « Rapports des compagnies de chemins de fer » (BAC (Ottawa), RG46, vol. 925, 937, 966, 1012, 1015 et 1036).

⁵³ Bruce Smith (*op. cit.*, p. 44) décrit le paysage sonore comme un « écosystème » qui peut être viable ou déséquilibré.

Les quartiers ferroviaires des zones urbaines sont les lieux où les sons de la machine sifflante et hurlante sont les plus insistantes. Les règlements adoptés par le Grand Tronc en février 1877 spécifient que les convois circulant dans les municipalités « where the track crosses public streets » doivent faire sonner leur cloche de façon continue « until all such crossings have been passed » ; la même injonction s'applique au tronçon liant la gare Bonaventure et Pointe-Saint-Charles (via Saint-Henri), où l'achalandage ferroviaire est dense et où le nombre de passages à niveau commande des coups de sifflet presque continuels⁵⁴. À Québec, la réalité est comparable. Dans Saint-Roch, écrit un observateur en 1881, les jours ordinaires se déroulent dans le « bruit continué » : y avoir son « lieu de résidence », c'est « entendre à chaque instant le roulement d'un train de chemin de fer, la cloche et le sifflet d'une locomotive⁵⁵ ». La même année, un journaliste rapporte, pour s'en plaindre, qu'il entend de chez lui, le dimanche, « ces coups stridents du sifflet et le bruit incessant de la cloche⁵⁶ », qui émanent des environs de la gare du Palais. En 1877, un autre chroniqueur de Québec profite d'une soirée printanière pour regarder la ville et sa campagne environnante, « appuyé sur le rebord de [son] balcon » : il rêvassait « lorsque le sifflet strident d'une locomotive [le] rappela au présent⁵⁷ ».

Mais le sifflet n'a rien d'une spécificité urbaine, même si la ville est le lieu où sa périodicité est la plus forte. En 1862, un règlement municipal, à Saint-Jean, oblige les machinistes à sonner la cloche lorsqu'ils traversent les rues du village⁵⁸ ; on y siffle probablement beaucoup aussi. L'étourdissement gagne sans doute les visiteurs qui arrivent à West Farnham vers 1880, ce « dédale inextricable de 4 ou 5 voies ferrées », où « de tous côtés nous entendons le sifflet des locomotives » et « voyons les trains défiler [dans] un va et vient très accentué⁵⁹ », selon les mots d'un excursionniste. En 1871, un prédecesseur avait déjà relevé l'« éternel tintamarre » de Farnham, ce « village bruyant » où retentit sans relâche « le sifflet des chars⁶⁰ ». Joliette est plus paisible, sans doute, mais les départs et les arrivées n'y passent pas inaperçus (ou plutôt *inentendus*) : « Vers 8 ½ heures, le cri aigu du sifflet de la locomotive annonçait à toute la

⁵⁴ BAC (Ottawa), RG46, vol. 685, dossier n° 1386, règlements généraux du Grand Tronc, 14 février 1877, p. 35 et p. 37.

⁵⁵ « Chemin faisant », *La Vérité*, 22 septembre 1881, p. 3.

⁵⁶ « Le travail du dimanche », *La Vérité*, 4 août 1881, p. 1.

⁵⁷ E..., « Passé et présent », *Le Canadien*, 30 avril 1877, p. 2.

⁵⁸ François Cinq-Mars, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada : Saint-Jean-Laprairie (1836)*, Saint-Jean-sur-Richelieu, Milles Roches, 1986, p. 173-174.

⁵⁹ « Excursion au parc Missisquoi », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 7 septembre 1880, p. 2.

⁶⁰ Baptiste, « En voyage. De Granby à Bedford », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 2 mai 1871, p. 2.

ville et aux environs, l'arrivée des pieux voyageurs⁶¹ », rapporte la gazette locale, en 1884. À Drummondville, le curé entend de son presbytère le sifflet des trains du South Eastern⁶² et, en mars 1884, au Sault-au-Récollet, les bruits du Canadien Pacifique troubent la retraite spirituelle de Joséphine Marchand, qui rêve de s'évader loin de « l'austérité attristante » des lieux : « J'entends le train qui passe. Cela me rappelle le monde⁶³. » Partout sur le réseau, les locomotives pénètrent dans l'intimité des familles rurales qui passent leur vie à proximité des rails, comme l'explique en 1857 une femme de la région de Coteau dont le témoignage s'appliquerait à des centaines d'autres : « Quand la cloche ou le sifflet sonne nous les entendons dans ma maison, et en faisant attention on l'entend du dépôt, à 2 ½ milles de distance⁶⁴. » Les ménages qui échappent à ces bruits sont évidemment légion, mais l'exceptionnelle portée du sifflement ferroviaire en fait un son voyageur, qui rayonne et s'étend dans l'espace. Quand le train siffle à Lévis, par exemple, on l'entend à Québec⁶⁵.

Bref, les sources le prouvent à l'envi : entendre siffler la locomotive est une expérience commune. Or derrière l'apparente unité de cette perception auditive se cache une pluralité d'expériences diverses. Les significations du sifflet, en effet, sont aussi nombreuses que ses contextes d'émission.

Les signaux de sécurité par l'intermédiaire desquels les locomotives communiquent avec leur environnement sont connus du public, qui les perçoit et les interprète correctement. Les témoignages entendus par les coroners qui enquêtent sur les accidents, dont l'enjeu, précisément, consiste souvent à déterminer si les machinistes ont émis les sonneries requises par la loi⁶⁶, le révèlent abondamment. Le 1^{er} octobre 1869, par exemple, un homme couché sur les rails du Montreal & Vermont est charcuté par un train, à Saint-Athanase : « j'ai entendu les chars siffler & s'arrêter. Croyant à quelqu'accident je suis allé sur les lieux dans la paroisse de St-Athanase & là j'ai vu le corps⁶⁷ », raconte au coroner un cultivateur habitant près de la voie ferrée. Le sifflet

⁶¹ « Pèlerinage au Sacré-Cœur », *La Gazette de Joliette*, 8 août 1884, p. 2.

⁶² Majorique Marchand, *op. cit.*, p. 81 et p. 251.

⁶³ Joséphine Marchand, *Journal intime (1879-1900)*, Montréal, Éditions de la Pleine Lune, 2000, p. 63.

⁶⁴ « Veuve Ravary dit Francœur vs la Compagnie du Grand Tronc [...] », *La Minerve*, 15 septembre 1857, p. 3.

⁶⁵ « The Arrival of the Governor General », *Morning Chronicle*, 13 mai 1875, p. 2.

⁶⁶ Voir Jarrett Rudy, Magda Fahrni et Nicolas Kenny, *loc. cit.*, p. 221-222.

⁶⁷ BAnQ (Montréal), fonds de la Cour du Banc du Roi/de la Reine, greffe de Saint-Jean-sur-Richelieu, TP9, S15, SS26, dossier 86, enquête du coroner sur la mort d'Edward Reily, témoignage de Moïse Bissonnette, 2 octobre 1879.

signifie le danger, réel ou potentiel, et peut placer ceux qui l'entendent en état d'alerte, comme cet autre fermier de Sutton, en 1875, qui se souvient distinctement du passage près de chez lui, avant un accident, d'un convoi du South Eastern : « when the train came along the engineer whistled and rang the bell as usual⁶⁸ ». Les voyageurs qui attendent à la gare entendent autre chose quand s'élève la voix de la machine sonnante. « Adieu, mon cher ami, voilà le sifflet de la locomotive qui m'appelle⁶⁹ », écrit à un proche, en 1855, un voyageur qui rédige une lettre en attendant son train à la station de Saint-Hyacinthe. Le convoi qui hurle en arrivant aux gares « appelle » les passagers qui attendent son signal ; le sifflet, ici, est repère temporel.

Ces exemples montrent que le sifflet organise une communication entre le train et les populations qui partagent leur espace avec lui : il communique des messages qui commandent des actions et des réactions (faire preuve de prudence, prendre sa valise et se diriger vers le quai, etc.). Les significations pratiques que les agents ferroviaires « encodent » dans le sifflet sont décodées par les récepteurs auxquels elles s'adressent, assurant le fonctionnement régulier et généralement sécuritaire (malgré des inévitables ratés) du service des trains. Mais la puissance d'évocation du sifflet, au XIX^e siècle, dépasse cette stricte fonction technique, sur laquelle se greffent en permanence des appréciations subjectives. Son insertion dans la trame de la vie quotidienne, où il se mêle aux gestes et aux émotions de chaque jour, procure au « cri » de la locomotive une dimension que les textes légaux et règlementaires restent impuissants à codifier et à prévoir. Autrement dit, les signaux qui constituent un langage technique se chargent souvent, pour les populations qui cohabitent avec le train, d'une seconde couche de sens, de significations affectives ou symboliques qui ne doivent plus rien, cette fois, à l'encodage signalétique.

À l'hiver 1869, le correspondant parlementaire du *Journal des Trois-Rivières* voit son voyage vers la capitale interrompu par les neiges. Le Grand Tronc est hors service ; il languit à Arthabaska. « Enfin, après cinq jours de pénible attente, j'entendis le sifflet de la locomotive qui m'annonçait l'arrivée du convoi tant désiré⁷⁰. » Pour lui, ce son est celui du soulagement et de la fin des irritations, comme il est celui de l'évasion et de l'ailleurs pour Joséphine Marchand,

⁶⁸ « Superior Court », *Montreal Witness*, 18 septembre 1875, p. 1.

⁶⁹ AMM (Montréal), fonds de la famille Leclère, Georges Samuel Leclère et Corinne Turgeon, P731/B, lettre de Leclère à « Félix », 19 juin 1855.

⁷⁰ « Correspondance Éditoriale », *Le Journal des Trois-Rivières*, 23 mars 1869, p. 2.

recluse dans sa retraite. Mais c'est le son du printemps et de la joie pour les citoyens de Joliette qui entendent chaque année la réouverture du chemin de fer après sa fermeture hivernale : « Nous avons entendu, hier, pour la première fois, le sifflet joyeux de la locomotive⁷¹. » Pour le touriste partant à la découverte, c'est le son de l'excitation, des vacances ou de l'aventure : à son départ, c'est « the welcome whistle », escorté de « cheery words, “all aboard”, which we willingly obey⁷² » ; à sa destination, c'est un « signe précurseur de l'arrivée au terme de la course⁷³ », qui souligne et scande le plaisir de l'escapade. Mais quand le voyage est fini, le même son devient celui du dégrisement : à Weedon, en 1876, des excursionnistes mangent, pêchent, chassent et dansent sur des airs de violon jusqu'au moment où « le sifflet de la locomotive nous avertit qu'il était temps de retourner⁷⁴ ». Les allusions à cet intempestif sifflet sont fréquentes : « the whistle of the approaching locomotive was heard [...] and it was never more unwelcome than at this joyous moment⁷⁵ ». Les cheminots utilisent parfois le sifflet des locomotives pour sonner le tocsin. C'est alors le son de l'alarme et du drame : en mars 1875, par exemple, le voisinage de Pointe-Saint-Charles est informé d'un incendie « by the continuous screeching of the locomotives⁷⁶ ». Pour d'autres, le sifflet qui résonne solennellement à la gare est le son, cruel et déchirant, des adieux et de la séparation : c'est « l'inexorable sifflet de l'engin⁷⁷ » qu'évoquent ceux qui assistent au départ des zouaves pontificaux en 1868. D'autres contextes donnent au son des accents funèbres. En juin 1872, « une scène des plus déchirantes » se déroule à la gare de Vaudreuil, alors que les proches des victimes d'un accident du Grand Tronc y attendent le convoi transportant les dépouilles : « vers 8 heures, le sifflet se fit entendre », suivi bientôt par « des cris, des lamentations⁷⁸ ». Son du deuil, ici, et de l'affliction.

L'énumération pourrait être indéfiniment continuée. Mais l'essentiel se trouve moins dans les mille nuances sentimentales dont les sources sont porteuses que dans la radicale polysémie du sifflet, dont la tonalité est contaminée par le contexte affectif qui l'environne. Plaisirs et déplaisirs, bonheurs et souffrances : le cœur, si j'ose dire, des populations du XIX^e siècle bat au

⁷¹ « Chars », *La Gazette de Joliette*, 24 avril 1873, p. 3.

⁷² J. W. G., « Chateaugay Chasm », *Montreal Herald*, 10 juillet 1886, p. 3.

⁷³ Joseph Bonin, *Biographies de l'honorable Barthélemy Joliette [...]*, Montréal, Eusèbe Senécal, 1874, p. 126.

⁷⁴ « Excursion à Weedon », *Le Progrès*, 8 septembre 1876, p. 2-3.

⁷⁵ « Railroad Excursion to Sherbrooke », *The Quebec Mercury*, 14 septembre 1852, p. 2.

⁷⁶ « Destruction of the G. T. R. Offices and Workshops », *Montreal Herald*, 10 mars 1875, p. 3.

⁷⁷ « Les Zouaves partant de Montréal », *Le Journal des Trois-Rivières*, 28 février 1868, p. 3.

⁷⁸ « Vaudreuil », *La Minerve*, 1^{er} juillet 1872, p. 2.

rythme des hurlements des locomotives, qui s’incrustent dans le paysage sonore et accompagnent les expériences intimes comme les gestes publics, les épreuves et les douceurs, les peines et les routines de la vie courante.

3.3 Exulter : la destruction triomphale du silence

En septembre 1876, un chroniqueur de Québec s’habille chez lui, un matin, quand « un bruit aigu, prolongé, strident, quelque chose, enfin, comme un coup de tonnerre » fait « tressaillir » la ville, réverbéré par les « échos des Laurentides ». Il court à sa fenêtre ; le voisinage aussi. Une « myriade de têtes » sort sur les balcons, « les yeux grands ouverts, le cœur battant la charge, l’oreille au guet ». Car à Québec, poursuit-il, « entendre le premier coup de sifflet de la première locomotive du chemin de fer du Nord [...] », c’était, en quelque sorte, la vie, la civilisation, les portes de l’avenir s’ouvrant toutes grandes », et bien des « cœurs enfin récompensés d’une longue attente⁷⁹ ».

Dans la plupart des situations de la vie collective, les connotations de ce « coup de tonnerre » industriel sont extrinsèques. Sa perception dépend de facteurs externes, qui l’investissent d’une valeur positive ou négative : bruit heureux ou douloureux, en somme, selon les circonstances qui l’entourent ou les activités dont il prononce le début ou le terme. Mais dans certains contextes, c’est le sifflement lui-même, comme stimulus sonore et non comme signal, qui provoque des émotions collectives : son retentissement dans les lieux où son timbre et ses échos n’avaient encore jamais vibré procure dans la seconde moitié du XIX^e siècle un plaisir auditif manifeste, que le discours des contemporains exprime profusément. Les foules qui se massent près des voies ferrées pour célébrer la présence du train dans l’environnement qu’elles habitent accueillent avec la même allégresse le son qu’exhale le sifflet des locomotives, dont elles saluent l’introduction dans leur paysage sonore⁸⁰.

La propagation de ce bruit nouveau, au milieu du XIX^e siècle, fait l’objet d’appréciations dont la récurrence et l’emphase peuvent étonner l’historien. Dans les lieux dont il n’a pas encore rompu la tranquillité préindustrielle, son absence est parfois ressentie comme une lacune : « nous

⁷⁹ Philéas Huot, « Chronique de Québec », *L’Opinion publique*, 16 novembre 1876, p. 524.

⁸⁰ Voir Alex Gagnon, « L’expérience primitive du voyage ferroviaire au Québec. Univers social et sensoriel des “chars” (1836-1867) », *Revue d’histoire de l’Amérique française*, vol. 76, n^os 3-4, hiver 2023, p. 171-172.

espérons entendre bientôt dans notre village le cri réjouissant des sifflets de la locomotive⁸¹ », signale en 1869 un habitant de Saint-Césaire, où la paroisse se mobilise en souscrivant des fonds (30 000 \$) pour la construction d'un chemin de fer. Là où le sifflet résonne déjà, sa proximité est insuffisante aux oreilles de certains. Les sifflements du Grand Tronc, à Lévis, ne contentent pas le *Mercury*, qui appuie, en 1855, les projets ferroviaires de la rive nord : « we certainly should like to hear the whistle of morning and evening trains on our side of the river⁸² ». Partout, les premiers coups de sifflet sont décrits comme des triomphes dans les récits d'inaugurations. En 1876, un engin destiné au Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, livré par bateau, débarque à Trois-Rivières : « le cri de la locomotive retentit pour la première fois dans nos murs avec éclat », et « des hourras enthousiastes de la foule lui répondent⁸³ ». Même exultation à Saint-Jérôme, la même semaine : « le sifflet et la cloche de l'engin » annoncent « sa première apparition au dépôt du village », où des foules accourent pour se presser « autour de la puissante machine⁸⁴ ». La locomotive qui fait « retentir l'air de ses joyeux cris de sifflet⁸⁵ » répand, partout où elle foule le sol pour la première fois, une ambiance affective où l'euphorie domine sans partage.

Comment expliquer qu'un bruit, par sa seule présence, puisse déclencher de telles émotions ? Il faut sans doute, pour le comprendre, souligner la signification symbolique dont le sifflet se trouve chargé quand il surgit dans un espace vierge : par son intensité particulière – au milieu du XIX^e siècle, peu de bruits ont une force équivalente à la sienne –, il symbolise la puissance de la locomotive et la force conquérante de la vapeur, qu'il incarne bruyamment et triomphalement. Ici encore, cette signification est le fruit d'un encodage. Mais cet encodage n'est plus celui, signalétique, du texte règlementaire ; c'est un encodage idéologique, dont la source est à chercher dans l'optimisme des discours qui soutiennent l'expansion ferroviaire.

L'arrivée de la locomotive à Waterloo en 1861 peut illustrer le phénomène. Pour l'élite locale, c'est l'événement historique le plus important de la région depuis sa colonisation, « the second prominent way-mark in our progress. The first was, obviously, the Settlement of the

⁸¹ G. A. G., sans titre, *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 17 avril 1869, p. 2.

⁸² « Railway Matters », *The Quebec Mercury*, 25 octobre 1855, p. 2.

⁸³ Sans titre, *Le Journal des Trois-Rivières*, 28 septembre 1876, p. 3.

⁸⁴ « Le chemin de fer de St. Jérôme », *Le Canadien*, 23 septembre 1876, p. 2.

⁸⁵ « La grande nouvelle », *Le Courier du Canada*, 18 juin 1875, p. 2.

Country by civilized men⁸⁶ ». Or cette représentation du train comme moteur historique programme la jouissance auditive que l'on enregistre au même moment. Quand la locomotive du Stanstead, Shefford & Chambly parcourt pour la première fois la voie ferrée de Granby à Waterloo, en août, « the welcome whistle sent a thrill of joy through the neighborhood for miles around⁸⁷ ». Le discours inscrit dans la machine des significations que les sens, ensuite, perçoivent et décendent : l'oreille interprète le symbolisme du son qu'elle reçoit comme l'intellection déchiffre, par l'entremise des yeux, le sens d'un texte sur le papier. Le sifflement de la locomotive incarne des significations discursives qu'éprouvent ceux qui l'entendent.

Plusieurs témoignages tendent à corroborer cette interprétation. Retournons à Québec. « The fiery steed has made its way to our own doors, and its loud and startling snort may, even as we write, be heard right close », écrit en 1854 un journaliste saluant l'arrivée du Grand Tronc sur le rivage lévisien. Le siflet symbolise la modernisation : « The “Iron Horse” works wonders – it revolutionizes as it flies, destroying old errors and old habits, and giving in exchange new ideas and systems⁸⁸ ». Vingt ans plus tard, la construction du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental suscite la même appréciation. « Il fait plaisir d'entendre le siflet des locomotives activement occupées à transporter de la station du Palais à St. Sauveur » les traverses et les rails. « Il règne à Saint-Roch une activité qu'il fait bon de voir⁸⁹. » La percée du siflet dans un paysage sonore où il restait absent proclame la fin d'une ère et l'amorce d'un âge nouveau ; c'est par la rupture qu'elle représente et par sa fonction annonciatrice qu'elle exalte ceux qui l'écoutent déchirer le silence.

La puissance de ce « cri » primordial, sorte de baptême ferroviaire marquant l'arrivée de la locomotive dans un lieu nouveau, n'est jamais aussi évidente que dans les contrées sauvages et inhospitalières dont regorge le continent américain⁹⁰. Au nord-ouest de Québec en 1870, ceux qui visitent les alentours rustiques de la rivière Jacques-Cartier sur le Québec & Gosford sont frappés par l'irruption des bruits industriels dans le silence forestier. « The triumph of civilisation was in

⁸⁶ « Stanstead, Shefford and Chambly Railroad », *The Advertiser and Eastern Townships Sentinel*, 12 septembre 1861, p. 2.

⁸⁷ « The Railroad to Waterloo », *Montreal Herald*, 26 août 1861, p. 2.

⁸⁸ « Grand Trunk Railroad », *The Quebec Mercury*, 21 novembre 1854, p. 2.

⁸⁹ « Chemin de fer du Nord », *Le Canadien*, 21 septembre 1876, p. 3.

⁹⁰ Voir Leo Marx, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York, Oxford University Press, 1964, p. 192.

vivid contrast with the rugged repose of the surrounding wilderness, and the effect was plainly manifest in the smile of satisfaction which beamed on every face when the signal whistle was given⁹¹. » Les locomotives qui percent des trouées dans la nature inhabitée accélèrent le recul des vastes espaces encore hérisrés de forêts, dont les promoteurs ferroviaires célèbrent l'amenuisement : « they are disappearing before the rapid advances of Civilization⁹² », clame l'ingénieur du chemin de fer de la rive nord. Dans ce combat pour la « civilisation » du territoire, le sifflement est l'emblème d'une victoire qui gruge, pas à pas, les résistances de la nature. À l'époque de la Guerre civile, le siflet des locomotives est encore loin, dans le nord-est densément industrialisé des États-Unis, de représenter la nuisance qu'il devient plus tard. Comme l'ont observé les historiens américains, il est au contraire un « unambivalent symbol of material progress⁹³ ». Il suscite un irrésistible engouement : « The westward expansion of the sound of the modern and the enveloping of the silence of the old by the sounds of the new called for celebration, not lamentation in northern ears⁹⁴. » Cette sensibilité foncièrement américaine – au sens continental du mot – se manifeste avec autant de force dans le Québec du XIX^e siècle.

Le rayonnement du siflet jusque dans les tréfonds des espaces silencieux est communément acclamé. Aux oreilles de plusieurs, l'arrivée du Grand Tronc dans les paroisses rurales de la Côte-du-Sud en 1855 marque l'introduction du bruit civilisateur dans l'univers taciturne des « quiet *habitans*⁹⁵ ». À Trois-Rivières, avant l'inauguration du chemin de fer desservant les Piles, en août 1879, on nourrit longtemps « l'espoir d'entendre bientôt retentir le siflet de la locomotive dans les belles forêts du St. Maurice⁹⁶ ». Ceux qui entendent ce son dissiper le silence des collines de Bolton en 1872 sont émus : « The whistle sounded its cheeriest and loudest notes [...], waking for the first time the echoes of the Bolton hills, and shouting from mountain to mountain that the wonderful appliances of our modern civilization had penetrated even there⁹⁷. » En 1874, le premier segment du Quebec Central galvanise les cantons isolés où peinent « les braves colons de Dudswell et Weedon », qui « entendront enfin le siflet de la

⁹¹ « Interesting Excursion on the Quebec and Gosford Railway », *The Quebec Mercury*, 20 août 1870, p. 2.

⁹² Silas Seymour, *Report in Relation to the Past History, Present Condition, and Future Prospects of the North Shore Railway of Canada*, Québec, Augustin Côté & Co., 1872, p. 46.

⁹³ Emily Thompson, *op. cit.*, p. 120.

⁹⁴ Mark M. Smith, *Listening to Nineteenth-Century America*, Chapel Hill et Londres, The University of North Carolina Press, 2001, p. 128.

⁹⁵ « Opening of the St. Thomas Section [...] », *Montreal Gazette*, 4 décembre 1855, p. 2.

⁹⁶ Sans titre, *Le Journal des Trois-Rivières*, 10 mars 1868, p. 2.

⁹⁷ « Completion of the Railway to Huntington Mines », *Waterloo Advertiser*, 1^{er} novembre 1872, p. 2.

locomotive, dont le son réjouissant sera répercuté par l'écho de leurs montagnes⁹⁸ ». Partout sur les bordures lentement repoussées de l'écoumène, ces discours se répètent. Le sifflement est comme le drapeau planté par le vainqueur prenant possession du sol : le symbole d'une conquête, le marqueur matériel qui la représente.

Dans leur enthousiasme, les contemporains perçoivent dans le sifflement un son qui électrise, qui communique le souffle industriel et l'esprit d'entreprise aux oreilles qui l'entendent. Ils lui prêtent une force performative, une capacité d'agir : le siffler accomplit une action, il *fait* quelque chose. Il est célébré pour son pouvoir fortifiant. Les exemples pullulent, ici encore ; retenons les plus significatifs.

À Joliette, lit-on dans la *Gazette*, ceux qui ont « des oreilles pour entendre » le savent : en arrivant dans le village en 1850, « le siffler de la locomotive [...] eut un retentissement magique ; tous les esprits furent réveillés⁹⁹ ». C'est ce son qui frappe l'oreille comme l'idée frappe l'entendement que le curé Labelle espère entendre dans sa paroisse, comme il l'écrit dans une lettre en 1870 : « J'ai toujours l'espérance [...] d'entendre un jour le siffler à vapeur émouvoir les échos de St. Jérôme¹⁰⁰. » En 1882, il lorgne Sainte-Agathe, imaginant une voie ferrée s'enfonçant vers le nord-ouest dans les forêts montagneuses des Laurentides : « qui sait où s'arrêtera la locomotive quand une fois elle aura fait entendre sa voix puissante dans ces solitudes¹⁰¹ ! » Ceux qui trouvent languissante la vie industrielle de Québec lui prescrivent le même remède, attendant le jour où « le siffler bruyant des locomotives réveillera les échos endormis de notre ville¹⁰² ». Dans l'arrière-pays séparant la capitale du lac Saint-Jean, on espère une métamorphose aussi vigoureuse : « within a very short time the scream of the iron horse will be startling the inhabitants of the wild woods, and opening up to them a vision of wealth », car les chemins de fer « are turning wildernesses into gardens¹⁰³ ». Le siffler, qui se présente souvent dans le discours comme une métonymie du chemin de fer, y est parfois aussi l'image métonymique du progrès.

⁹⁸ « En route vers Weedon ! », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 13 octobre 1874, p. 2.

⁹⁹ « Joliette et son avenir », *La Gazette de Joliette*, 21 avril 1873, p. 2.

¹⁰⁰ BAnQ (Montréal), fonds Antoine Labelle, correspondance, P774, S1, D32, lettre à Louis Beaubien, 19 décembre 1870.

¹⁰¹ « En avant », *La Minerve*, 18 juillet 1882, p. 2.

¹⁰² Abbé Benjamin Paquet, *Le libéralisme. Leçons données à l'Université Laval*, Québec, Imprimerie du Canadien, 1872, p. 94.

¹⁰³ « Our Railway Future », *Morning Chronicle*, 24 décembre 1870, p. 2.

« The Railways have taught them that this is not a stationary age, and the steam-whistle has screamed into the ears, especially of French Canadians, that they too must keep pace with the age¹⁰⁴ ». Le sifflet livre un message, invitant et poussant ceux qui l'entendent à se rallier à la modernisation en marche.

Ce qui frappe, dans ces représentations, c'est la métaphore de l'éveil. Le sifflement rompt un sommeil. Il stimule, il communique l'énergie, il secoue la léthargie. Sa puissance est presque magique. Il sort les apathiques de leur torpeur et fait advenir l'activité dans les lieux où il résonne. Sa vertu est dans sa force comme dans sa portée, car c'est un son expansif et enveloppant, qui recouvre le silence en diffusant dans l'air ses « échos ». Il y a dans cette conquête sonore une destruction, mais c'est une destruction créatrice, qui défait des obstacles et prépare la prospérité : le silence qu'elle brise n'est pas un oasis de repos ; c'est le silence aliéné d'un monde immobile où les ressources naturelles attendent l'outil de l'homme industriel. La figure de la locomotive « déchirant l'air de son sifflement aigu [...] dans un pays qui, naguère encore, ne répétait que les chants des oiseaux et la parole de l'homme¹⁰⁵ » occupe une place capitale dans les représentations collectives. Elle stimule le discours nationaliste des apôtres de la colonisation comme la pensée de l'élite marchande et politique, les clivages linguistiques ayant apparemment peu d'emprise sur la fascination qu'elle exerce.

Assurément, ces appréciations du sifflet doivent autant à l'imagination qu'à la perception sensorielle. Les auditeurs jouissent-ils du son lui-même ou de sa représentation mentale ? Du sifflement réel ou de l'image d'une locomotive conquérant le silence en propageant son cri triomphal ? Les deux sont à vrai dire enchevêtrés. Comme l'a montré Mark Smith, l'imagination est une facette constitutive du paysage sonore et des appréciations auditives. Les sons perçus se prolongent dans la mémoire des acteurs et dans leur mise en discours, les représentations verbales d'une expérience auditive la faisant imaginer à ceux qui ne la vivent pas. Le paysage sonore, écrit-il, est « both an actual environment and an abstract construction¹⁰⁶ ». Ces représentations du bruit émanent de sa perception, mais elles orientent et commandent, en retour, son appréciation et les émotions qu'il fait ressentir.

¹⁰⁴ « The Agricultural Show of the County of Quebec », *Morning Chronicle*, 16 octobre 1861, p. 2.

¹⁰⁵ « Revue mensuelle », *Journal de l'Instruction publique*, octobre et novembre 1870, p. 156.

¹⁰⁶ Mark M. Smith, *op. cit.*, p. 265.

3.4 Contrôler : banalisation et « nuisance » du sifflet

Les plaisirs suscités par le son strident des locomotives sont-ils partagés par tous les groupes sociaux ? Il serait hasardeux de répondre affirmativement. Le nombre des discours qui les expriment et la diversité des lieux et des milieux dont ils proviennent forcent à reconnaître l'ampleur de ces appréciations positives, massivement partagées, sans doute, chez l'élite masculine du XIX^e siècle¹⁰⁷. Mais il faut certainement relativiser leur extension sociale, dont l'aire exacte est impossible à reconstituer.

L'euphorie, d'une part, est probablement exagérée, voire en partie fantasmée par des journalistes qui semblent parfois supposer au public des élans affectifs qui sont d'abord les leurs. En février 1879, par exemple, on décrit la jubilation de ceux qui entendent « le cri joyeux » du premier train parcourant la ligne de Montréal à Québec. « Les vieillards ont tressailli de joie, et les jeunes gens se sont écriés : voilà la prospérité de notre ville¹⁰⁸ ! » La généralisation suffit à trahir une exagération qu'il serait difficile de nier. Dans la mesure, d'autre part, où la description triomphale du sifflet relève du lieu commun, elle traduit autant la fixation d'habitudes rhétoriques que la réalité de l'expérience sensible, la première ne reflétant pas nécessairement – ou pas fidèlement – la seconde. On sait en tout cas que l'exultation n'est pas l'unique émotion provoquée par l'impérialisme du sifflet dans le paysage sonore, et que les sensibilités de l'époque sont marquées par une ambivalence.

Quand il rugit dans les solitudes silencieuses, quand il a la fraîcheur d'un son nouveau, le sifflet enchante et subjugue. Mais cette nouveauté s'érode au fil du XIX^e siècle. En 1865, dans *La Grand-Tronciade*, un long poème héroï-comique dans lequel il raconte un voyage dans les chars de Québec à Rivière-du-Loup, le poète Arthur Cassegrain évoque la banalité du sifflement : « Ce n'est plus là pour vous une grande merveille, / Même encor, j'en suis sûr, vous l'avez dans l'oreille¹⁰⁹. » D'autres indices témoignent de sa trivialité, comme cette blague ferroviaire publiée

¹⁰⁷ Sur cette connotation masculine du bruit industriel, voir Karin Bijsterveld, *Mechanical Sound. Technology, Culture, and Public Problems of Noise in the Twentieth Century*, Cambridge, MIT Press, coll. « Inside Technology », 2008, p. 37.

¹⁰⁸ Sans titre, *Gazette des campagnes*, 20 février 1879, p. 403.

¹⁰⁹ Arthur Cassegrain, *La Grand-Tronciade ou itinéraire de Québec à la Rivière-du-Loup*, Ottawa, Desbarats, 1866, p. 20.

dans le *Chronicle*, en 1873, qui présuppose l'habitude d'un son dont tout lecteur connaît l'existence, sinon la stridence : « What did the engine whistle say to the stoker ? Don't touch me or I'll scream¹¹⁰. » En 1883, un manuel scolaire des Frères des écoles chrétiennes demande aux élèves d'associer divers objets aux « bruits propres » qu'ils produisent : c'est le mot « siffler », évidemment, que l'écolier doit rattacher à la « locomotive¹¹¹ ». Ces indices révèlent la banalisation progressive d'un son qui s'ancre dans la vie quotidienne. Or cette routinisation lui fait perdre une part de sa majesté et favorise l'émergence, au cours du XIX^e siècle, d'une appréciation négative du bruit ferroviaire, perçu par certains comme une « nuisance » sonore.

Les nombreux historiens qui se sont penchés sur le bruit ont décelé dans les sociétés occidentales une mutation des sensibilités entre le mitan du XIX^e siècle et le début du suivant. En France, selon Corbin, l'« incessant tapage » des villes ne suscite aucune plainte dans le premier XIX^e siècle, mais, à partir de 1850 environ, « le seuil de tolérance au bruit s'abaisse » et l'on voit poindre, peu à peu, des « campagnes d'opinion [réclamant] le silence¹¹² ». Ce processus connaît de multiples visages. Entre les années 1840 et 1860, Londres voit l'éclosion et l'intensification d'une campagne médiatique contre la musique de rue (et contre les « organ grinders » en particulier) menée par la classe des travailleurs intellectuels bourgeois : « the aspects that unite these struggling teachers, artists, and writers in a collective identity are an ardent defense of the home as workplace and an acute professional contempt for those less educated and fortunate¹¹³. » En Allemagne comme en Angleterre, ces dénonciations issues du monde intellectuel, et fondées sur l'opposition élitiste entre le raffinement du silence et la vulgarité du bruit, s'attaquent aussi à la fin du siècle au vacarme industriel urbain, sans condamner pourtant la technologie moderne¹¹⁴. Les bruits ancrés dans le paysage sonore traditionnel de la ville (annonces publiques, charivaris, cloches, etc.) n'échappent pas à ces irritations montantes : rendus partiellement inutiles par la diffusion de nouveaux supports informationnels (le journal, la montre, etc.), ils perdent au cours

¹¹⁰ « Facetiae », *Morning Chronicle*, 10 mars 1873, p. 1. On peut relever au passage la féminisation du cri de la locomotive.

¹¹¹ Frères des écoles chrétiennes, *Leçons de langue française. Cours supérieur*, Montréal, J. Chapleau & fils, 1883, p. 131.

¹¹² Alain Corbin, *Histoire du silence de la Renaissance à nos jours*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2018 [2016], p. 91.

¹¹³ John M. Picker, *Victorian Soundscapes*, New York, Oxford University Press, 2003, p. 60.

¹¹⁴ Voir à ce sujet Karin Bijsterveld, *op. cit.*, p. 95-100.

du XIX^e siècle une part de la valeur informative qui leur conférait leur signification sociale¹¹⁵ et s'attirent l'hostilité dans un espace urbain qui s'industrialise et que certains décrivent comme le lieu d'une agression sensorielle imparable (« an atmosphere that continually called attention to itself¹¹⁶ »). Aux États-Unis, où le sifflet génère des irritations dans les lieux urbains dès les années 1860¹¹⁷, la fin du siècle constitue également une période décisive. Les premières campagnes contre l'envahissement du bruit s'organisent dans les années 1890 et plusieurs villes se munissent dans la foulée d'une règlementation contre diverses « nuisances » sonores¹¹⁸.

Le mugissement des trains n'est ni la cible spécifique, ni la cible principale de cette nébuleuse de plaintes. Mais le bruit ferroviaire constitue l'une des sources de l'exaspération. Rendu nuisible, aux oreilles de l'élite, par l'accroissement de ses usages superflus, le sifflet des bateaux à vapeur fait l'objet en 1907 d'une loi fédérale américaine, alors que des règlements restreignent au tournant du XX^e siècle le sifflement ferroviaire dans les municipalités états-uniennes¹¹⁹. À Montréal, la chronologie est similaire, même si la politisation du problème est plus tardive qu'ailleurs : des doléances visant l'usage excessif du sifflet prolifèrent dans les années 1880, mais ces plaintes, traitées d'abord isolément et renvoyées aux compagnies ferroviaires, ne stimulent aucune prise en charge politique locale. L'approche règlementariste ne se cristallise que dans les décennies suivantes, les premiers règlements municipaux (à Montréal et Westmount) sur le sifflement des trains à l'intérieur de la ville datant de 1913¹²⁰.

Ce processus qui culmine, au Québec, au début du XX^e siècle suppose l'émergence et la gestation graduelles d'une sensibilité collective dont on peut déceler les signes dès le milieu du XIX^e siècle, et qui connaît au cours de la période diverses manifestations.

¹¹⁵ David Garrioch, *loc. cit.*, p. 5-25.

¹¹⁶ Kate Flint, « The Social Life of the Senses : The Assaults and Seductions of Modernity », dans Constance Classen (dir.), *A Cultural History of the Senses in the Age of Empire (1800-1920)*, London, Bloomsbury, 2016, p. 34.

¹¹⁷ Voir par exemple David Schley, *Steam City. Railroads, Urban Space, and Corporate Capitalism in Nineteenth-Century Baltimore*, Chicago, The University of Chicago Press, coll. « Historical Studies of Urban America », 2020, p. 174.

¹¹⁸ Raymond W. Smilor, « Personal Boundaries in the Urban Environment : The Legal Attack on Noise (1865-1930) », *Environmental Review*, vol. 3, n° 3, printemps 1979, p. 24-36.

¹¹⁹ Emily Thompson, *op. cit.*, p. 120-121 ; Raymond W. Smilor, *loc. cit.*, p. 31.

¹²⁰ Voir à ce sujet Jarrett Rudy, Magda Fahrni et Nicolas Kenny, *loc. cit.*, p. 226 et suivantes.

Hautement contextuelles, les appréciations du sifflet ne sont guère uniformes. Dans plusieurs situations, le sifflement est intempestif. Il dérange et engendre dans son environnement des effets néfastes. Il ne cesse d'effrayer des animaux, causant indirectement des incidents que les journaux signalent fréquemment. En février 1878, par exemple, un groupe de chevaux terrifiés par « le sifflet d'une locomotive » à Pointe-Saint-Charles « s'élance à l'épouvante » et prend la fuite dans les rues de Montréal, où cette « course vertigineuse [...] fait partout trembler le sol¹²¹ ». Le sifflet de la locomotive, du reste, n'est guère mélodieux pour ceux qui l'entendent de près, et ses « hideous whistlings, shriekings and bell-ringings¹²² » peuvent agresser le tympan. Les plaintes les plus précoces concernent toutefois le dérangement des offices religieux et de la tranquillité dominicale. Dès 1848, l'aile puritaine de l'élite protestante s'en prend au Montreal & Lachine et déplore que les fidèles soient privés de la possibilité de bénéficier d'un « Sabbath unbroken by the thunder of wheels, and the whiz of steam¹²³ ». Dans le *Witness*, qui donne la parole à ses lecteurs, les récriminations se multiplient. La profanation ferroviaire du dimanche est dénoncée pour des raisons morales, mais les motifs sensoriels affleurent aussi régulièrement : dans plusieurs quartiers de Montréal, le « ear-piercing shriek of the whistle¹²⁴ » trouble les prières. La quiétude spirituelle subit des atteintes semblables dans certains villages et villes régionales. À Compton, en 1865, le repos dominical est perturbé par « the roar of the trains and the screeching of the locomotives¹²⁵ » ; une plainte provenant de Rivière-du-Loup dénonce aussi, en 1880, les bruits assourdissants de l'Intercolonial, qui violent la solennité de la messe¹²⁶.

Mais, indépendamment du contexte de son retentissement, c'est aussi par son omniprésence et sa redondance que le sifflement provoque un agacement croissant. Le lexique métaphorique utilisé pour décrire le « cri » de la locomotive trahit en lui-même une appréciation ambivalente, marquée par une négativité qui transparaît souvent sans s'énoncer explicitement, et que certains expriment parfois au grand jour. Raillant la multiplication abusive des usages signalétiques du sifflet, un article humoristique espère l'invention d'un langage moins sibilant et plus musical : « may we not hope [...] that the scream of the engine may in time be modified by

¹²¹ « Panique », *L'Événement*, 23 février 1878, p. 2.

¹²² « Grand Trunk Railway. A Memorable Winter Blockade », *Morning Chronicle*, 29 mars 1876, p. 2.

¹²³ « The Lachine Railway and the Sabbath », *Montreal Witness*, 7 août 1848, p. 4.

¹²⁴ Humanity, « The Grand Trunk Railway and Sabbath Desecration », *Montreal Witness*, 9 juillet 1879, p. 4.

¹²⁵ A Canadian, « Injurious Effects of Sabbath Work on the G. T. Railroad », *Montreal Witness*, 15 février 1865, p. 1.

¹²⁶ Traveller, « The Lord's Day on the Intercolonial Railway », *Daily Witness*, 27 février 1880, p. 2.

something melodious¹²⁷ ? » Dans un sermon prêché en 1881 aux machinistes du Grand Tronc, un pasteur protestant fait l’apologie de leur difficile métier, de leur sens du devoir et de leur discipline. Ils sont souvent victimes, dit-il, de l’intolérance du public, qui les accuse de siffler inutilement et de rompre la paix nocturne (« making their whistles give those unearthly yells in the middle of the night, disturbing your slumbers¹²⁸ »). Le bruit du sifflet devient si fréquent, si constant qu’il finit par lasser et par importuner ceux qui habitent des zones ferroviaires.

Si le phénomène n’est pas exclusivement urbain, c’est en ville, bien sûr, que cette intolérance émerge et que les résistances qu’elle stimule sont à la fois les plus visibles et les plus vigoureuses. Les premières préoccupations paraissent émerger dès les années 1860. En 1868, un échevin de Montréal observe la croissance des « sifflets à vapeur » dans la ville et estime qu’il faudrait « prendre les moyens nécessaires pour faire disparaître cette nuisance¹²⁹ ». La question revient au conseil municipal l’année suivante. Le maire, qui souhaite limiter les sifflets à vapeur dans l’espace urbain, justifie son point de vue en évoquant les sonneries déjà suffisamment harassantes des trains : « the Grand Trunk whistled enough for the whole city¹³⁰ ». L’irritation existe, mais son expression reste sporadique. Aux yeux de l’ingénieur Walter Shanly, en 1859, la présence des locomotives dans l’espace urbain « is not merely a public inconvenience in the present¹³¹ », et la « nuisance » qu’elle incarne potentiellement se résume à l’engorgement des rues. Vingt ans plus tard, une autre facette du problème perce dans son discours : les voies de contournement permettant à certains trains d’éviter le cœur d’une ville, souligne-t-il, présentent l’avantage de lui épargner « un bruit et un tapage continuels, nuit et jour, dont elle serait heureuse d’être délivrée¹³² ». L’impatience s’aggrave vers 1880. Un inspecteur municipal déplore, en 1884, que l’on permette « aux sifflets des locomotives de crier dans les limites¹³³ » de Montréal ; la cloche suffirait, à son avis. La presse recueille et diffuse plusieurs plaintes citoyennes. À Saint-Lambert, par exemple, « the abuse of the locomotive whistle to the annoyance of an entire

¹²⁷ « The Locomotive Music of the Future », *Canadian Illustrated News*, 29 août 1874, p. 138.

¹²⁸ D. Van Norman Lucas, *Railway Sermons*, Montréal, Witness Printing House, 1882, p. 8.

¹²⁹ « Conseil de ville », *La Minerve*, 1^{er} août 1868, p. 2.

¹³⁰ « City Council », *Montreal Herald*, 27 juillet 1869, p. 2.

¹³¹ Walter Shanly, *A City Terminus for the Grand Trunk Railway*, Montréal, Lovell, 1859, p. 4-5.

¹³² Walter Shanly, *Rapport [...] sur les routes rivales entre Maskinongé et Hochelaga*, Québec, 1878, p. 19.

¹³³ « Affaires municipales », *La Presse*, 4 décembre 1884, p. 3.

neighborhood¹³⁴ » soulève la protestation d'un lecteur qui condamne, avec bien d'autres, cet insupportable concert.

Les instances politiques locales paraissent peu réactives et laissent la gestion du problème aux dénonciations individuelles, encore trop dispersées pour accoucher d'une véritable campagne concertée. Ce mouvement d'opinion embryonnaire, pourtant, ne reste pas totalement sans effet. Le 19 avril 1884, la première loi canadienne prévoyant un contrôle et une limitation des usages du sifflet dans les secteurs urbains du réseau ferroviaire est sanctionnée : elle accorde au Comité des chemins de fer du Conseil privé le pouvoir « d'établir les règlements qu'il jugera à propos au sujet de l'usage de sifflets à vapeur dans les limites ou dans toute partie d'une cité, ville ou village¹³⁵ ». Le gain est certes modeste : cet amendement à la législation ferroviaire fédérale ne prescrit en lui-même aucune restriction. Mais il a pour effet de conférer une existence politique à la question du bruit des locomotives.

En mai, un mois après la sanction de l'amendement, le maire de Toronto s'adresse au Comité des chemins de fer du Conseil privé et sollicite l'adoption d'une mesure pour prévenir « the excessive use of whistles¹³⁶ » sur son territoire urbain. La ville déclare finalement en juin son intention de voter un règlement municipal, auquel les compagnies ferroviaires, d'ailleurs, donnent leur assentiment¹³⁷ ; il voit le jour en novembre 1884, près de trente ans avant le premier règlement montréalais¹³⁸. Ce précédent ontarien ne semble connaître aucune suite immédiate sur le territoire québécois. Mais la pression morale exercée par la montée de sensibilités nouvelles induit quelques changements. En octobre 1886, le Grand Tronc abolit la pratique du sifflement à Montréal : « désormais, annonce la presse, les locomotives ne [feront] plus usage de leur sifflet dans les limites de la ville¹³⁹ ». L'instauration de cette politique sonore apaise des citadins qui remercient publiquement la compagnie¹⁴⁰. Le *Witness* applaudit « a reform for which Montreal, and especially nervous Montrealers, will bless him », et décrit le directeur-gérant du Grand Tronc

¹³⁴ « Railway Music », *Daily Witness*, 20 mars 1884, p. 2.

¹³⁵ *Acte modifiant de nouveau [...]*, 47 Vict. (1884), c. 11, art. 7, APC. Voir aussi Charles M. Holt, *Principles of Canadian Railway Law [...]*, Montréal, A. Periard, 1885, p. 131. Sur le Comité des chemins de fer, voir l'annexe 3.

¹³⁶ BAC (Ottawa), fonds de la Commission canadienne des transports, procès-verbaux du Comité des Chemins de fer du Conseil privé, RG46, vol. 778, réunions du 14 et du 28 mai 1884.

¹³⁷ BAC (Ottawa), RG46, vol. 690, dossier n° 2988, correspondance relative au contrôle du sifflet, juin 1884.

¹³⁸ Jarrett Rudy, Magda Fahrni et Nicolas Kenny, *loc. cit.*, p. 226.

¹³⁹ Sans titre, *Le Quotidien*, 21 octobre 1886, p. 2.

¹⁴⁰ Aliquis, « Stop Those Other Whistles ! », *Daily Witness*, 27 octobre 1886, p. 4.

comme un bienfaiteur de la vie urbaine : « he has abolished toots », c'est-à-dire « the chorded and discorded notes which fill the whole midnight with howlings suggestive of Noah's ark in mutiny », contre lesquelles « we have not ceased to protest¹⁴¹ ». L'efficacité de la mesure connaît toutefois des intermittences. À l'été 1887, des résidents de Pointe-Saint-Charles rapportent une recrudescence du sifflement, dont certains machinistes insubordonnés abusent, éreignant à nouveau les centaines de citadins, lancent-ils, qui ont le déplaisir de voisiner avec la voie ferrée¹⁴².

Vers le milieu des années 1880, on voit aussi apparaître, dans la réglementation émise par les compagnies ferroviaires, des articles inédits prescrivant une économie du sifflet, signe d'une sensibilité nouvelle à la nocivité du bruit inutile, qui pousse à l'apaisement du paysage sonore. Les règlements du Grand Tronc prescrivaient depuis les années 1860 un coup de sifflet à l'approche des tranchées et un sifflement par mille les jours brumeux ; en 1884, la règle des tranchées a disparu et les instructions concernant la brume se sont assouplies, substituant à l'ancienne coutume bruyante une vigilance discrétionnaire (« In foggy weather the utmost vigilance and caution must be used¹⁴³ »). On relève aussi chez d'autres compagnies l'apparition de mesures restrictives. Sur le Quebec Central – et vraisemblablement sur l'Intercolonial, dont la compagnie emprunte la voie ferrée entre la jonction de Harlaka et le terminus lévisien –, des règles spéciales s'appliquent, en 1888, au secteur urbain : « Except in cases of emergency, the whistle is not to be used within the limits of the town of Levis¹⁴⁴. » Les règlements en vigueur entre Saint-Jean, Saint-Armand et Sherbrooke, sur les lignes du Montreal & Vermont, du Stanstead, Shefford & Chambley et du Waterloo & Magog, prescrivent en 1889 l'utilisation parcimonieuse du sifflet : « All unnecessary whistling, especially within the limits of villages, must be avoided¹⁴⁵. »

¹⁴¹ Sans titre, *Daily Witness*, 20 octobre 1886, p. 4.

¹⁴² Gwalia, « Whistling again ! » ; Too Near the Track, « The Whistle Nuisance », *Daily Witness*, 27 juillet et 10 août 1887, p. 8.

¹⁴³ *General Instructions and Regulations [...], op. cit.*, p. 82.

¹⁴⁴ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 718, dossier 79.4, « Quebec Central Railway. Time Table n° 20, to Take Effect Oct. 29, 1888 ».

¹⁴⁵ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 714, dossier 81.3, *Rules and Regulations Governing the Movement of Trains on All Lines of Road Under the Management of Central Vermont Railroad Company*, 1889. Souligné dans le texte.

Les efforts de modération du sifflement des locomotives se répercutent ainsi sur les voies régionales, partant des secteurs urbains et irradiant jusque dans les villages. Mais ils restent à l'évidence partiels et ponctuels vers la fin de la période, et la sensibilité au bruit indésirable des trains est inégalement répartie sur le territoire, comme l'indique le cas du village de L'Assomption. Le 14 août 1886, la municipalité autorise « le passage des chars dans et le long des Rues St. Ignace, L'Ange-Gardien et St. Damase du dit village de l'Assomption », la seule condition explicitement fixée par le conseil étant que la compagnie « ne se serve et ne fasse usage que de charbon pour chauffer l'engin ou la locomotive¹⁴⁶ ». On ne craint pas les cris du siflet, que la faible densité de la circulation ne rend guère menaçants. À l'automne 1888, l'inspecteur Louis Vallée, mandaté par le gouvernement provincial, se rend dans le village pour constater l'état de la voie ferrée, endommagée par un éboulement. La compagnie, qui démantèle la section citadine de son chemin de fer, déménage sa gare à l'extrémité occidentale du bourg. « J'ai pu m'assurer sur les lieux, écrit Vallée, que c'est le désir général parmi les résidents que la voie du chemin de fer soit enlevée à cause des inconvénients qui résultent pour le commerce local de la circulation des trains dans la ville¹⁴⁷. » C'est la présence physique de la machine dans les rues qui est encombrante, et non sa présence sonore. Les usages du siflet ? Pas un mot, ici encore.

Les décalages – spatiaux et sociaux – sont irréductibles, et c'est essentiellement dans les zones de concentration des activités ferroviaires que la sensibilité à la nuisance sonore trouve les conditions propices à son essor. Mais il reste qu'au milieu des années 1880, tandis que s'achève le premier demi-siècle de l'ère ferroviaire, le siflet des locomotives n'est plus seulement, dans le paysage sonore québécois, un langage signalétique répandu ; il n'est plus seulement un son qui accompagne la vie sociale et affective des populations ; il n'est plus seulement le cri triomphal du progrès et de la modernité en marche. Il est devenu aussi un bruit banal et familier, si banal et si courant, en fait, que l'élite citadine commence à espérer l'entendre disparaître.

*

¹⁴⁶ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 706, dossier 55.4, copie d'une résolution du conseil municipal du village de L'Assomption, 14 août 1886.

¹⁴⁷ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 706, dossier 55.4, rapport de Louis Vallée, 15 octobre 1888.

L’antipathie pour le bruit ferroviaire, perçu comme excessif et importun, qui germe dans certains quartiers résidentiels urbains du XIX^e siècle connaît une longue postérité. Dans les années 2010, les régulières émissions sonores des trains du Canadian National, successeur du Grand Tronc, soulèvent toujours à Pointe-Saint-Charles des campagnes d’opinion contre le vacarme ferroviaire, dans un secteur en cours de gentrification où s’établissent des familles étrangères à la culture sensible du quartier, enracinée dans son histoire industrielle¹⁴⁸. Mais le sifflet à vapeur, disparu, n’est plus au cœur de ces plaintes et la présence des trains dans le paysage québécois est devenue marginale, après un siècle entier d’amenuisement graduel. Cet évanouissement a suscité des nostalgies. La romancière Gabrielle Roy évoque dans son autobiographie, entreprise à la fin des années 1970, « les longs trains hurleurs » de sa jeunesse, liés dans ses souvenirs aux « grandes émotions de la vie¹⁴⁹ ». Entendre et éprouver les hurlements de la locomotive : expérience sensible cruciale d’une époque aujourd’hui révolue.

Trois mots résument le processus historique restitué dans ce chapitre : diffusion, intégration, banalisation. Le sifflement, au XIX^e siècle, n’est pas un bruit spécifiquement ferroviaire. Les bateaux à vapeur sifflent ; des usines font retentir des sifflets. Dans son roman *Les mystères de Montréal*, qui paraît en feuilleton entre 1879 et 1881, Hector Berthelot fait vibrer l’espace montréalais au son des « sifflets à vapeur » dont la « voix agaçante¹⁵⁰ » éclate chaque jour à des heures précises. La locomotive s’inscrit dans un paradigme technologique qui l’englobe (celui de la machine à vapeur), dont le sifflet est l’une des composantes techniques. Mais deux facteurs singularisent le sifflement ferroviaire. Le premier est qualitatif : le sifflet de la locomotive, qui semble se distinguer par la stridence de son timbre, s’attache à une machine qui, aux yeux des contemporains, est plus spectaculaire que les autres, unique dans sa morphologie, sa vitesse et sa puissance. C’est ce qui lui confère sa valeur symbolique. Le second, et le plus significatif, est quantitatif : entre 1836 et 1886, la locomotive conquérante diffuse son sifflement partout sur le territoire. Les occurrences de son « cri » se multiplient et se répandent : elles vibrent dans les villages comme dans les villes, elles résonnent dans les champs comme dans les

¹⁴⁸ Piyusha Chatterjee et Steven High, « The Deindustrialisation of Our Senses : Residual and Dominant Soundscapes in Montreal’s Point Saint-Charles District », dans Katie Holmes et Heather Goodall (dir.), *Telling Environmental Histories. Intersections of Memory, Narrative and Environment*, New York, Palgrave Macmillan, coll. « Palgrave Studies in World Environmental History », 2017, p. 191 et suivantes.

¹⁴⁹ Gabrielle Roy, *La détresse et l’enchantement*, Montréal, Boréal, coll. « Compact », 2014 [1984], p. 210.

¹⁵⁰ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal par M. Ladébauche*, Montréal, Nota Bene, coll. « Poche », 2013 [1879-1881], p. 32 et p. 35.

quartiers industriels, elles gagnent l'ensemble des régions, pénètrent dans les forêts, s'avancent sur les fronts de colonisation, accompagnant dans l'écoumène la dissémination des voies ferrées et les spectacles du train.

Fondée sur l'exigence légale et règlementaire de la signalisation, cette diffusion porte le sifflet jusqu'au cœur du quotidien de populations nombreuses, tant rurales qu'urbaines, dont il imprègne et modifie l'environnement sensible. Elles l'intègrent à leur vie sensorielle en lui conférant des significations multiples : le sifflement est un signal, un langage dont elles maîtrisent le sens pratique, mais il se charge aussi d'une gamme plurielle de significations affectives et symboliques, qui accompagnent leur existence courante. Les hurlements de la locomotive refaçonnent, en la ferroviairant, l'expérience du monde qu'elles font par l'intermédiaire des sens. La banalisation du sifflet, qui s'amorce dès le milieu du siècle et qui s'amplifie vers 1880, est le symptôme le plus manifeste de cette ferroviarisation. Dans les lieux où sa présence est massive, des années de répétition le vident de sa nouveauté et altèrent son efficacité. L'habitude finit par menacer sa fonction sécuritaire, d'où les stratégies pour rationaliser ses usages ; l'accoutumance transforme en nuisance ce qui était jusque-là le symbole d'une modernisation heureuse et triomphante, d'où les efforts pour en minimiser les utilisations.

Diffusion, intégration, banalisation. Ce processus connaît dans chaque région une intensité et des rythmes variables. Mais c'est dans l'ensemble de l'écoumène québécois qu'il se met en marche au XIX^e siècle. Cette mutation en implique d'autres. Car la machine spectaculaire, la machine bruyante ne transforme pas seulement la façon dont les populations québécoises perçoivent l'espace qu'elles habitent ; elle renouvelle aussi la manière dont elles s'y déplacent.

Quittons maintenant l'univers du paysage et de l'environnement sensible pour entrer dans celui des pratiques de mobilité.

CHAPITRE 4

L'HABITUDE DES CHARS

Dans les jours qui suivent sa mise en service, en juillet 1836, l'unique « machine locomotrice » du Champlain & St. Lawrence éprouve un « dérangement » technique. Des usagers affluent déjà quotidiennement aux gares (« environ 150 par jour¹ ») ; des chevaux prennent alors le relais pour tirer les wagons et assurer le service régulier qu'annonce le premier horaire de la compagnie, entré en vigueur le 25. La presse montréalaise rapporte, en août, le retour de la locomotive sur les rails, mais l'horaire diffusé en septembre, de nouveau, indique le recours à la traction animale, que la compagnie mobilise occasionnellement pour remédier aux incapacités sporadiques de sa machine². Ces intermittences retardent l'établissement du transport de marchandises jusqu'au 1^{er} octobre, tandis que la vapeur, sur la voie ferrée, supplante définitivement la force hippomobile. Le bilan qu'affiche, en décembre 1836, le premier rapport de la compagnie est cependant positif³. Malgré des difficultés mécaniques, les débuts du chemin de fer au Canada paraissent prometteurs. La locomotive a fonctionné pendant 107 jours ; la circulation des gens et des biens a connu une croissance ; 5000 tonnes de marchandises, environ, et 15 929 passagers ont voyagé entre La Prairie et Saint-Jean, durant la saison inaugurale. La compagnie estime sa flotte insuffisante. Pour subvenir à la demande qu'accroît l'ouverture de sa ligne, elle achète à Philadelphie une deuxième locomotive plus puissante et commande 22 nouveaux wagons.

Bref, l'appropriation collective de la nouvelle technologie s'amorce dès son apparition. À l'été 1836, dans la région montréalaise, s'esquisse une ferroviairisation des pratiques que le demi-siècle suivant ne cesse d'étendre et d'accentuer, malgré des décalages régionaux et des rythmes variables : alors que se densifie le quadrillage du territoire et que les voies ferrées étendent leur empire sur le paysage, les populations québécoises incorporent les « chars » à leurs habitudes de déplacement. C'est ce processus que ce chapitre entend restituer. Deux questions en gouvernent

¹ Sans titre, *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 30 juillet 1836, p. 2.

² « La Compagnie du Chemin de Fer [...] », *La Minerve*, 5 septembre 1836, p. 3.

³ Ce rapport est reproduit dans les journaux : « St. Johns Railroad », *The Vindicator*, 20 décembre 1836, p. 1-2.

l'analyse. Comment évolue la fréquentation ferroviaire entre 1836 et 1886 ? Et quelle est son aire sociale de diffusion, quels sont les groupes, en un mot, que le train parvient à conquérir ?

4.1 Prendre les chars : explosion d'une pratique

Comme le suggère, en 1836, le rapport annuel du Champlain & St. Lawrence, qui entreprend d'agrandir sa flotte de manière à pourvoir aux besoins que sa ligne elle-même amplifie, l'expansion du réseau ferroviaire est liée à la demande sociale par une dialectique complexe. Si elle répond d'un côté à un besoin de mobilité préexistant, elle contribue aussi, de l'autre, à l'accroître en rendant accessible le train à des populations qui en étaient privées et qui découvrent en lui un avantage propre à susciter des déplacements plus fréquents. Les premiers observateurs constatent cette tendance prolifique dès 1836 : ceux qui font l'essai des « chars » entre La Prairie et Saint-Jean, vieux corridor commercial que desservait les diligences depuis les années 1790⁴, en apprécient l'utilité et « se plaisent à reconnaître l'avantage d'un moyen de transport aussi prompt et aussi facile sur une route autrefois si longue et si pénible⁵ ». Fondée sur une demande qui la précède, mais qu'elle alimente en retour, l'apparition d'une voie ferrée suppose des pratiques de transport que sa mise en service tend ensuite et progressivement à accentuer – mais sans linéarité et selon des rythmes affectés par les lieux et les conjonctures.

D'où cette croissance, observée tout au long de la période, des mouvements de trains et de la circulation (tableau 1.3), l'expansion physique du réseau s'accompagnant pour ainsi dire d'une expansion « cinétique ». Or les données disponibles sur la fréquentation ferroviaire entre 1836 et 1886 confirment ce que cette double croissance implique nécessairement : le nombre de passagers connaît une prodigieuse augmentation. Dans cette progression de l'usage, il faut distinguer deux phénomènes qui traduisent chacun à leur manière l'évidente ferroviarisation des habitudes de transport, mais qui n'ont pas exactement la même signification. Le premier est l'accroissement, en chiffres absolus, du nombre de passagers transportés⁶, qui traduit surtout l'accessibilité grandissante du train, graduellement offert à des populations de plus en plus

⁴ Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1998, p. 13-18.

⁵ Sans titre, *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 30 juillet 1836, p. 2.

⁶ Les mots « passagers » et « voyageurs » ont dans ce chapitre leur signification statistique : ils sont utilisés indifféremment pour désigner les passages, une même personne pouvant acheter plusieurs passages au cours d'une année.

nombreuses et dispersées sur le territoire : l'ouverture d'une ligne fait nécessairement augmenter le bassin des usagers en rendant le train disponible à des collectifs qui n'y avaient pas encore accès. Le deuxième est l'augmentation de la fréquence du recours au train chez une même population. Il révèle non pas la croissance du nombre des usagers, mais une modification des habitudes de déplacement et la popularisation des chars, qu'un public ayant déjà accès au train se met à utiliser de plus en plus couramment, devenant ainsi un usager régulier.

Si le premier de ces deux phénomènes est rendu immédiatement apparent par les statistiques de fréquentation, le second en revanche reste globalement plus difficile à mesurer. On peut toutefois le déduire des données qui concernent la fréquentation du Champlain & St. Lawrence au cours de ses vingt années d'existence entre juillet 1836 et mai 1857 : les chiffres déclarés par la compagnie, qui offrent l'unique série statistique complète de cette époque, tendent à signaler l'apprivoisement progressif du train, dont l'usage semble se diffuser et se populariser (tableau 4.1).

TABLEAU 4.1
Nombre annuel de passagers sur le Champlain & St. Lawrence (1836-1857)

Années	Passagers	Années	Passagers
1836	15 929	1847	61 603
1837	19 637	1848	50 993
1838	18 899	1849	46 995
1839	29 522	1850	55 295
1840	26 814	1851	60 251
1841	26 327	1852	83 403
1842	27 041	1853	72 417
1843	22 379	1854	78 246
1844	27 118	1855	61 782
1845	47 855	1856	55 361
1846	52 477	1857	17 909
Sous-total	313 998	Sous-total	644 255
TOTAL	958 253 passagers		

Source : compilation exhaustive des rapports et des états annuels de la compagnie reproduits dans les journaux et dans les *AJAPC* ; livres de compte de la compagnie (BAC, RG30, vol. 136).

Note : le chiffre de 1857 concerne les cinq mois de janvier à mai 1857, date de la fusion du Champlain & St. Lawrence et du Montreal & New York. Voir l'annexe 1 pour des informations supplémentaires.

De fait, alors que la ligne entre La Prairie et Saint-Jean demeure inchangée dans son parcours et sa longueur, entre 1836 et l'été 1851, la quantité annuelle de voyageurs qui la fréquentent augmente globalement de façon saisissante. Cette expansion n'est pas linéaire, mais sa courbe dessine un mouvement croissant marqué par trois plateaux successifs : inférieur à 20 000 dans les premières saisons, le nombre de passagers grimpe à une moyenne annuelle de plus de 25 000 entre 1839 et 1844, avant d'atteindre le double dans la deuxième moitié des années 1840. Ces hausses traduisent sans doute en partie un afflux de voyageurs américains : dans une lettre qu'il adresse en mars 1846 à une compagnie vermontaise, le secrétaire du Champlain & St. Lawrence attribue la remarquable flambée de 1845 aux passagers étrangers, dont le nombre voisine 35 000⁷. Mais l'ascension révèle vraisemblablement aussi une diffusion du train dans les pratiques collectives : des individus ou familles qui ne prenaient pas – ou peu – les chars entre 1836 et 1838 se mettent à les utiliser, ou à le faire plus fréquemment, dans la décennie suivante. Quant à l'accroissement qui survient à partir de 1851, il est relié au début des opérations hivernales et au prolongement de la ligne jusqu'à Rouses Point (New York) et Saint-Lambert, le déclin observé en 1855 étant probablement attribuable à la concurrence du Montreal & New York, qui exploite une ligne rivale et parallèle de Caughnawaga (Kahnawà:ke) à la frontière américaine.

L'inauguration des nouvelles lignes rend toujours évident le processus d'appropriation collective du train : l'expansion du réseau étend son accessibilité géographique et transforme en usagers de nouveaux individus. Dès l'ouverture d'une voie ferrée, des milliers de personnes jusque-là étrangères au train l'inscrivent dans leurs pratiques. De 1847 à 1851 inclusivement, pendant ses quatre premières années d'activités, 445 919 passagers voyagent sur la ligne reliant Montréal et Lachine⁸. La fréquentation est moins abondante sur le St. Lawrence & Atlantic, mais les données fragmentaires qui ont survécu révèlent qu'entre Longueuil et Sherbrooke, en 1852, ses chars transportent 53 625 voyageurs, le nombre quotidien moyen s'élevant à 171⁹. La ligne entre Lanoraie et Joliette, fermée l'hiver, livre des performances modestes, mais significatives dans une région excentrée : dans les années 1850, elle accueille en moyenne entre 4000 et 5000

⁷ BAC (Ottawa), RG30, vol. 3007, Currency Issues, Letterbook, 1837-1851, lettre du 6 mars 1846.

⁸ Calcul issu d'une compilation des états annuels publiés dans les *AJAPC*.

⁹ *Proceedings of the Eighth Annual General Meeting [...] of the St. Lawrence & Atlantic Rail-Road*, Montréal, Potts, 1853, p. 8.

voyageurs annuels, chiffre qui grimpe à 9000 au cours des années 1870¹⁰. L'éphémère voie ferrée de Rawdon, dans la même région, en enregistre 2428 en 1853¹¹. Le Grand Tronc entre Lévis et Richmond ? Selon ses livres, les convois y voiturerent 31 983 passagers dans le deuxième semestre de 1855, et 32 306 dans celui de 1856, durant lequel 12 000 voyageurs circulent entre Lévis et Montmagny¹². Le Carillon & Grenville ? Environ 10 000 passagers fréquentent ses trains en 1858, et 22 719 en 1860¹³. Le Stanstead, Shefford & Champlain ? Ses wagons transportent 14 286 passagers en 1860 et 13 597 l'année suivante, leur nombre s'élevant à 21 000 en 1865¹⁴.

Les données existantes sur les premières lignes restent éparses, mais elles dressent un portrait éloquent : dès ses premières années d'existence, à mesure que le chemin de fer devient accessible à de nouvelles populations, partout celles-ci se mettent aussitôt à y recourir. Sur les parcours montréalais, le volume de voyageurs est substantiel dès le milieu du siècle. Entre 1857 et 1863, les trains qui circulent de Montréal à Plattsburgh ou Rouses Point déplacent environ 990 000 voyageurs ; entre le début de ses activités, à l'été 1853, et son absorption du Montreal & Champlain (1^{er} janvier 1864), le Grand Tronc transporte dans ses convois environ 6 500 000 passagers¹⁵.

Il n'est pas possible de restituer avec précision le nombre total de passagers ayant voyagé sur les voies ferrées québécoises entre 1836 et 1886. D'abord parce que plusieurs compagnies exploitent des lignes transfrontalières et produisent des statistiques qui transcendent les découpages administratifs du territoire ; ensuite parce que la collecte même des statistiques, péniblement imposée aux compagnies ferroviaires, émane d'un effort politique qui peine tout au long du siècle à produire ses fruits. Dès 1832, les actes d'incorporation obligent les entreprises à

¹⁰ Calcul issu d'une compilation des états annuels parus dans les journaux et les *AJAPC* et des rapports que la compagnie envoie au gouvernement fédéral (BAC (Ottawa), RG46, vol. 1032).

¹¹ « État d'affaires des compagnies [...] », *AJAPC*, vol. 13, no 9, 1854-1855, appendice FF.

¹² BAC (Ottawa), RG30, vol. 758, Journal, 1855-1857. La compagnie déclare des nombres fractionnaires : elle comptabilise probablement chaque enfant comme ½ voyageur. Voir à ce sujet l'annexe 1, note explicative du tableau 4.1.

¹³ Samuel Keefer, *Report of Samuel Keefer, Esq., Inspector of Railways for the Year 1858*, Hamilton, Gillespy & Robertson, 1859, annexes ; *Report [...] for the Years 1859 and 1860*, Leader & Patriot Establishment, 1861, annexe 13.

¹⁴ BAC (Ottawa), RG30, vol. 1385, Stanstead, Shefford and Champlain Railroad Company – Meeting Papers, 1859-1861 ; « Diverses statistiques sur le Canada pour l'année 1866 », *DSC*, vol. 1, no 4, 1867-1868, document no 7.

¹⁵ Les chiffres du Montreal & Champlain viennent des états annuels parus dans les *AJAPC* et des rapports statistiques de Samuel Keefer. Ceux du Grand Tronc viennent d'une compilation des rapports annuels et semestriels de la compagnie.

soumettre annuellement à la législature « un état du montant du tonnage et du nombre de voyageurs qui auront été transportés¹⁶ », mais les compagnies n'ont pas toujours l'assiduité du Champlain & St. Lawrence, et le formatage des rapports varie d'une ligne à l'autre. Les premiers efforts systématiques pour uniformiser les relevés, rassembler les données récoltées et produire des portraits nationaux datent de la fin des années 1850. Comme le révèlent ses procès-verbaux, le bureau des commissaires des Chemins de fer talonne les compagnies pour obtenir des statistiques et confie au premier inspecteur, Samuel Keefer, la tâche de préparer des rapports détaillés¹⁷. Entre 1858 et 1861, celui-ci rédige deux bilans statistiques dans lesquels il conçoit des formulaires uniformes et recommande un encadrement gouvernemental plus empressé¹⁸. Malgré des efforts comparables dans les années 1860, ces documents sans précédent, toutefois, restent aussi sans suite avant les années 1870.

En 1875, la législature fédérale adopte l'*Acte des statistiques de chemins de fer*. Cette loi force toute compagnie exploitant une voie ferrée au Canada à soumettre des rapports statistiques uniformes¹⁹ : le gouvernement, dès lors, achemine chaque année aux compagnies un cahier statistique vierge qu'elles sont tenues de remplir, les réfractaires s'exposant aux amendes. Mais, comme le répètent sans relâche les documents ministériels, les compagnies obéissent mal et les pénalités ne sont guère appliquées. À Québec comme à Ottawa, les commissaires responsables des chemins de fer, qui s'efforcent de récolter diverses informations, se buttent, malgré la pression qu'ils exercent, à des négligences qui les irritent. Ils déplorent l'un après l'autre l'« incurie des compagnies²⁰ » et notent chaque année les améliorations ou les régressions dans cette bataille statistique qui les oppose à des entreprises récalcitrantes. La même litanie revient fréquemment. En 1884, excédé, l'ingénieur du ministère des Chemins de fer et Canaux commence son rapport habituel en écrivant qu'elles « ne se sont pas plus empressées que d'habitude de se conformer à la loi » ; il faudrait à son avis « appliquer l'amende que la loi impose²¹ ». Malgré l'utilité administrative des statistiques, qui procurent aux entreprises une

¹⁶ *Acte pour pourvoir à la construction d'un Chemin à lisses entre [...]*, 2 Guil. IV (1832), c. 58, art. 49, SBC.

¹⁷ BAC (Ottawa), RG1, vol. 6, correspondance du bureau des commissaires des Chemins de fer, 1858-1861 ; RG46, vol. 778, réunions du 18 avril et du 20 novembre 1862.

¹⁸ Samuel Keefer, *Report of Samuel Keefer, Esq., Inspector of Railways for the Year 1858*, op. cit., p. 28-29.

¹⁹ *Acte [...] exigeant que les compagnies de chemins de fer fournissent des rapports [...]*, 38 Vict (1875), c. 25, APC.

²⁰ *Rapport du commissaire des Chemins de fer de la province de Québec pour l'année 1881-1882*, Québec, Langlois, 1882, p. 24.

²¹ « Statistique des chemins de fer du Canada (1882-83) », DSC, vol. 17, n° 6, 1884, document n° 10.

connaissance essentielle à la rationalisation de leurs opérations²², les compagnies locales semblent parfois dépourvues du personnel nécessaire à leur production. En 1885, le surintendant du chemin de fer International justifie le caractère parcellaire de son cahier statistique en alléguant la taille restreinte de l'« office staff²³ ».

Il reste que l'acte de 1875 – précieux allié de l'historien – commande et entraîne la production de statistiques ferroviaires plus complètes et plus régulières qu'auparavant. Même si elles demeurent souvent fragmentaires, les séries statistiques datant de cette époque démontrent clairement que, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, ce sont des dizaines, parfois des centaines de milliers de voyageurs qui parcouruent annuellement, dans chaque région, les voies ferrées du Québec.

Comme l'illustrent les chiffres des compagnies qui produisent des rapports complets et réguliers dans l'ultime décennie de la période (tableau 4.2), la fréquentation ferroviaire atteint un niveau d'autant plus significatif – même si, à l'évidence, une masse des voyageurs comptabilisés provient des États-Unis et des autres provinces – que le Québec possède moins de 1 500 000 habitants. La hausse graduelle de la fréquentation constitue la tendance globale et dominante. Elle touche tous les types de voies ferrées, tant les grandes lignes internationales et transcanadiennes (Intercolonial, Grand Tronc) que les chemins de fer transfrontaliers d'envergure plus modeste (Montreal & Vermont, Massawippi Valley Railway) et que ceux entièrement situés sur le territoire provincial (Quebec Central, Stanstead, Shefford & Chamby). La décroissance sur une ligne peut être l'effet d'une augmentation sur un autre segment du réseau, comme le montre le cas du Carillon & Grenville, dont l'achalandage chute drastiquement au moment où le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ouvre sa ligne entre Montréal et Hull, ravissant à la vieille compagnie une part substantielle de ses effectifs. À l'échelle du réseau dans son ensemble, la perte est donc largement compensée : de fait, entre juillet 1878 et juin 1882, les wagons du nouveau chemin de fer gouvernemental transportent 1 422 158 voyageurs²⁴.

²² Selon un ingénieur, les statistiques donnent « the fullness of knowledge proper to give [...] a basis of intelligent supervision of their business » (M. Butt Hewson, *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto, Belford Brothers, 1876, p. 35).

²³ BAC (Ottawa), RG46, vol. 939, International Railway, « Return required by the Minister of Railways [...] », 1885.

²⁴ Chiffre issu d'une compilation des *Statistiques des chemins de fer du Canada* (dans DSC).

TABLEAU 4.2
Nombre annuel de passagers sur divers chemins de fer du Québec (1877-1886)

Années	GTR	ICR	SS&C*	QCR*	C&G*	M&V	MVR
1877	2 028 214	613 428	45 831	3247	33 348	62 708	<i>34 403</i>
1878	2 025 737	618 957	39 139	4164	19 936	57 702	31 186
1879	1 975 225	640 101	35 123	3258	8450	56 315	33 873
1880	1 995 526	581 483	23 966	4435	11 082	74 775	39 233
1881	2 179 793	631 245	29 299	12 694	11 351	87 223	44 078
1882	2 710 963	779 994	32 809	74 894	14 820	113 891	50 060
1883	4 726 853	878 600	31 615	83 625	5920	102 685	56 899
1884	4 994 355	920 870	72 512	80 376	14 579	117 122	56 874
1885	4 575 499	914 785	119 247	70 046	12 586	100 701	53 619
1886	4 593 978	889 864	100 577	81 287	11 500	83 699	52 402
Total	31 806 143	7 469 327	530 118	418 026	143 572	856 821	452 627

Source : compilation exhaustive des *Statistiques des chemins de fer du Canada* (dans DSC) et des rapports annuels envoyés par les compagnies au gouvernement fédéral (BAC (Ottawa), RG46, vol. 895, 925, 937, 966, 976, 1012 et 1036).

Note : dans la colonne « MVR », le nombre (italique) de 1877 est une estimation calculée d'après les recettes de la compagnie. L'astérisque (*) désigne les lignes entièrement situées au Québec. Voir l'annexe 1 pour d'autres informations.

La fréquentation constatée par les compagnies dont les relevés statistiques sont lacunaires ou dont les activités ne démarrent que dans les années 1880 confirme l'importance que prend partout le chemin de fer dans les pratiques de mobilité de la population québécoise. Sur le Waterloo & Magog, qui transporte 2315 passagers dans ses premiers mois d'exploitation (1878), plus de 70 000 voyageurs prennent les chars dans les huit années suivantes. Au milieu des années 1880, l'International, qui relie Lennoxville aux forêts du lac Mégantic, voiture en moyenne 22 000 voyageurs annuellement. Dans le triangle entre Sorel, Saint-Lambert et Newport (Vermont), le South Eastern déclare 1 131 696 passagers entre 1881 et 1886. Pendant ces mêmes années, la fréquentation du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean connaît une croissance constante : elle totalise 243 397 voyageurs, passant de 5480 en 1881 à 69 793 durant l'année finissant le 30 juin 1886. En 1878 et 1879, près de 15 000 passagers empruntent la petite voie ferrée entre Sainte-Thérèse et Saint-Lin. Et pendant que sur la rive nord, le chemin de fer reliant Québec à Montréal enregistre 908 635 voyageurs entre 1882 et 1885, le Canada Atlantic, sur la rive sud, en véhicule des dizaines de milliers et dépasse la barre des 100 000 voyageurs annuels

en 1886 et 1887²⁵. Sur le Canadien Pacifique, l'année 1882 en voit défiler 388 785 – entre Ottawa et Montréal, principalement²⁶.

TABLEAU 4.3
Indice de fréquentation ferroviaire au Québec (1844-1881)

	Population	Nombre de passagers sur le territoire	Indice de fréquentation ferroviaire
			<i>Voyages par habitant</i>
1844	697 084	27 118	0,039
1851	890 261	≈ 232 955	0,262
1861	1 111 566	≈ 362 828	0,326
1871	1 191 516	≈ 584 746	0,491
1881	1 359 027	≈ 1 604 569	1,181

Source : compilation exhaustive des *AJAPC*, des *DSC* et des rapports annuels des compagnies, ceux notamment transmis au gouvernement fédéral (BAC, RG46). Des documents épars retrouvés dans les archives ont aussi été mobilisés.

Note : voir l'annexe 1 pour des explications sur la méthode de calcul du nombre de voyageurs.

En 1836, le chemin de fer ne transporte que 15 929 voyageurs sur le territoire ; un demi-siècle plus tard, le Stanstead, Shefford & Chambly entre Saint-Jean et Waterloo suffit à lui seul à en générer plus de 100 000. Les portraits statistiques sont partiels et troués : la couverture de certaines périodes, de plusieurs compagnies reste incomplète. Mais ils sont assez étoffés pour autoriser une lecture croisée des données du recensement et de la fréquentation ferroviaire (tableau 4.3). Cette comparaison, il faut le dire, ne saurait avoir davantage qu'une stricte valeur indicative. Mais elle offre des repères éloquents et livre une mesure de la ferroviarisation de la mobilité : le nombre de voyageurs voiturés sur les voies ferrées, à l'intérieur des frontières du Québec, enregistre une progression nettement plus rapide que celle de la taille démographique provinciale.

Accroissement de la quantité de personnes transportées, augmentation de la fréquence du recours au train : il est difficile de démêler, dans les statistiques de fréquentation ferroviaire, ce qui appartient à l'un et à l'autre, mais le grossissement des chiffres traduit sans doute la présence

²⁵ Tous les chiffres de ce paragraphe proviennent d'une compilation des *Statistiques des chemins de fer du Canada* (dans *DSC*) et des rapports annuels des compagnies (BAC (Ottawa), RG46, vol. 876, 955, 995, 1014, 1028, 1035, 1064).

²⁶ Harold Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Londres et Toronto, P. S. King and Son/McClelland and Stewart, 1923, p. 198.

conjointe de ces deux phénomènes entrelacés au milieu du XIX^e siècle. En cinquante ans, l'utilisation du chemin de fer passe du domaine de l'extraordinaire à celui des pratiques ordinaires.

4.2 Acculturation ferroviaire et construction de l'achalandage

En 1869, en France, les chemins de fer transportent 111 millions de passagers, le nombre de voyageurs par habitant s'élevant à 2,89 avant d'atteindre 4,84 en 1882²⁷. La situation française, certes, fait pâlir les chiffres du portrait québécois, mais la crue de l'indice de fréquentation local n'est en fait pas moins spectaculaire. Elle signale une routinisation du transport ferroviaire qui s'opère à la même époque partout sur le territoire canadien. En 1858, selon l'estimation de l'inspecteur Keefer, les voies ferrées de la Province du Canada voient passer 1 613 935 voyageurs²⁸ ; en 1886, dans le Canada fédéral, ce nombre avoisine 10 millions²⁹. Entre 1853 et 1886 inclusivement, le système du Grand Tronc, composé de voies ferrées québécoises et ontariennes auxquelles viennent se greffer quelques annexes américaines, transporte plus de 52 millions de passagers³⁰.

Pour comprendre cette infiltration du train dans les usages, il faut coupler aux mesures quantitatives l'éclairage de données qualitatives, seul moyen d'élucider les ressorts du processus. La hausse de la fréquentation, au XIX^e siècle, suppose une *acculturation* ferroviaire des populations qui résulte à la fois d'une exposition à la nouvelle technologie et de stratégies commerciales délibérées. Si la notion d'acculturation s'applique ordinairement à « la rencontre de cultures hétérogènes dans l'espace », elle peut aussi décrire « la coexistence [conflictuelle] dans une même société de différentes strates temporelles³¹ ». En ce sens, la diffusion sociale d'une technologie nouvelle implique une acculturation : ses promoteurs et fournisseurs poussent une collectivité à intégrer à son système d'usages, fondé sur des habitudes plus anciennes, des pratiques neuves qui lui sont d'abord étrangères.

²⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 590-591.

²⁸ Samuel Keefer, *Report of Samuel Keefer, Esq., Inspector of Railways for the Year 1858*, op. cit., p. 46b.

²⁹ « Statistique des chemins de fer du Canada (1886) », DSC, vol. 20, n° 12, 1887, document n° 13a.

³⁰ Ces chiffres viennent d'une compilation des rapports annuels et semestriels de la compagnie.

³¹ Nathan Wachtel, « L'acculturation », dans Jacques Le Goff et Pierre Nora (dir.), *Faire de l'histoire. Nouveaux problèmes, nouvelles approches, nouveaux objets*, Paris, Gallimard, coll. « Folio histoire », 2011 [1974], p. 198.

Dans sa *Philosophie des chemins de fer*, Thomas Keefer rêve d'une adhésion universelle au train : la « démonstration pratique » de son efficacité, voire la simple vision de la locomotive (« quelles merveilleuses machines que celles [qu'elles] voient ainsi passer et repasser³² ! »), conduira des populations animées par l'instinct rationnel de leur intérêt à son adoption spontanée. La réalité, on s'en doute, est plus complexe. Certes, les avantages du train suffisent vraisemblablement à déterminer son utilisation chez les catégories sociales au sein desquelles la mobilité fait partie des pratiques courantes. En 1855, l'interruption du service sur le Carillon & Grenville dissuade Julie Bruneau Papineau d'entreprendre le voyage qu'elle prévoyait : elle n'ira pas à Montréal, dit-elle dans une lettre, « s'il n'y a pas de chemin de fer³³ ». Pour les classes voyageuses habituées aux périls éreintants dans la diligence, qui donne le « mal de mer³⁴ » à la jeune Azélie Papineau, le train est dès son apparition un précieux adjvant. Mais chez les groupes moins enclins au déplacement ou attachés aux moyens de transport traditionnels, la familiarisation avec le train suppose des mécanismes d'incultation.

Posons d'abord un postulat : la production et la reproduction des habitudes ferroviaires, dans la durée, nécessitent l'exposition des enfants au chemin de fer. Or celle-ci prend diverses formes.

C'est comme objet ludique que le train s'introduit d'abord dans l'univers infantile. Comme le révèlent de nombreux récits d'accidents, les enfants jouent fréquemment sur les voies ferrées ou près des gares. En août 1875, un coroner déplore « la négligence coupable [...] des parents qui ne surveillent pas assez leurs jeunes enfants » quand un accident tue l'un des « sept ou huit petits garçons » qui « jouaient et poussaient deux chars laissés en repos³⁵ » à la gare de Saint-Charles, sur le Grand Tronc. D'autres gamins entrent en contact avec le chemin de fer par l'entremise du train miniature. En 1874, un voyageur évoque dans la presse montréalaise « the toy railways that delighted [his] boyish days³⁶ ». Comme ses homologues européens, qui vendent

³² Thomas Coltrin Keefer, *Philosophie des chemins de fer*, Montréal, Lovell, 1853, p. 12.

³³ Julie [Bruneau] Papineau, *Une femme patriote. Correspondance (1823-1862)*, Québec, Septentrion, 1997, p. 420.

³⁴ *Ibid.*, p. 356. Voir aussi, sur la complication des voyages en voiture, p. 375-376, p. 406 et p. 413.

³⁵ « Accident déplorable », *Le Courier du Canada*, 18 août 1875, p. 3.

³⁶ Wayfarer, « Experiences of a Commercial Traveller », *Canadian Illustrated News*, 19 décembre 1874, p. 395.

des jouets ferroviaires dès les années 1830 et 1840³⁷, un marchand de Québec vend en 1857 des « chars de chemin de fer pour les Enfants³⁸ ». À l'intérieur comme à l'extérieur de l'espace domestique, la voie ferrée et ses équipements fournissent les objets et le décor de jeux masculins propres à favoriser l'acculturation ferroviaire. Des témoignages trahissent la fascination que le rail exerce sur l'enfance. Des jeunes garçons intègrent des chemins de fer imaginaires à leurs scénarios ludiques³⁹. D'autres vont plus loin. Au printemps 1864, à la gare Bonaventure, un enfant de cinq ans « eut la curiosité de visiter les chars et monta dans un convoi prêt à partir pour l'ouest⁴⁰ » ; l'aventurier précoce sera ramené à Montréal par un chef de train du Grand Tronc.

Le train est également un objet intellectuel que les écoliers apprennent à connaître dans leurs manuels. Aux jeunes lecteurs, on apprend l'articulation des sons à partir de syntagmes comme « papa a vu la locomotive à la gare⁴¹ » ; un « livre de lecture » demande à l'élève de lire un texte sur l'« origine des chemins de fer⁴² » et de remplir le questionnaire qui s'y rattache ; « faites la description d'un chemin de fer⁴³ », ordonne à l'écolier l'un des exercices d'un manuel de composition, en 1856. Des étudiants plus avancés aiguiseront leur talent rédactionnel et leur faculté de raisonnement en pondant un morceau de style à partir d'un « canevas⁴⁴ » sur les effets pervers du rail, en choisissant comme « sujet de rédaction » les « avantages de l'établissement d'un chemin de fer [...] dans une localité⁴⁵ », ou en rédigeant une demande d'embauche adressée à une compagnie ferroviaire⁴⁶. Dans les cours d'algèbre, la comptabilité ferroviaire peut fournir la matière de problèmes que l'écolier doit résoudre au moyen d'équations⁴⁷. Les exemples abondent. De la compréhension de texte à l'écriture, de la grammaire aux mathématiques, de la

³⁷ Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, p. 203-212.

³⁸ Sans titre, *Le Courier du Canada*, 30 juin 1857, p. 3. La Collection numérique du Musée McCord renferme les images de deux jouets ferroviaires (M971X.61.1-4 et M975.55.3.1-3) datés de la fin du XIX^e siècle.

³⁹ L.-E. Cousineau, *Les miens. Souvenirs d'Enfance et d'Adolescence*, Montréal, Arbour & Dupont, 1918, p. 18-19.

⁴⁰ Sans titre, *La Minerve*, 28 mai 1864, p. 2.

⁴¹ J.-B. Cloutier, *Le premier livre des enfants, ou méthode rationnelle de lecture*, Québec, A. Côté et Cie., 1875, p. 10.

⁴² A.-N. Montpetit, *Nouvelle série de livres de lecture graduée*, troisième livre, Montréal, J. B. Rolland & Fils, 1875, p. 120-123.

⁴³ [Ordre de Saint-Viateur], *Premières leçons de composition, propres aux écoles modèles*, Montréal, J. B. Rolland, 1856, p. 97.

⁴⁴ E. Robert (clerc de Saint-Viateur), *Méthode pratique et raisonnée de style et de composition. Seconde année*, Mile End, Imprimerie de l'Institution des Sourds-Muets, 1881, p. 18.

⁴⁵ Frères des écoles chrétiennes, *Leçons de langue française. Cours supérieur*, Montréal, J. Chapleau & fils, 1883, p. 419.

⁴⁶ F. P. B., *Exercices orthographiques, cours de deuxième et troisième année [...]*, Montréal, s. é., 1880, p. 197-198.

⁴⁷ Frères des écoles chrétiennes, *Traité élémentaire d'algèbre*, Montréal, J. B. Rolland, 1853, p. 43.

prononciation à la culture générale : pour les écoliers du XIX^e siècle, la familiarisation avec le train accompagne l'apprentissage des savoirs prescrits par les manuels scolaires.

Des expériences réelles s'ajoutent à ces contacts indirects avec le chemin de fer. Car les compagnies ferroviaires déploient aussi des stratégies concertées pour capter la jeune clientèle. Dès 1836, les indicateurs du Champlain & St. Lawrence annoncent des tarifs spéciaux pour les enfants, dont les billets ne coûtent que la moitié du prix courant⁴⁸. Ce rabais, qui s'applique aux voyageurs ayant douze ans ou moins, demeure en vigueur dans les années suivantes⁴⁹, le Montreal & Lachine l'adoptant aussi dès sa mise en service en 1847⁵⁰. Les sources disponibles sur la tarification ferroviaire – indicateurs et guides, publicités, cartes et livrets de prix – restent partielles, mais celles qui sont archivées révèlent que cette politique tarifaire est largement répandue, sinon généralisée : les enfants paraissent en effet bénéficier de tarifs préférentiels tout au long de la période, lors des déplacements réguliers aussi bien qu'à l'occasion d'excursions spéciales, tant chez les grandes compagnies que sur les voies secondaires. La valeur du rabais est variable. Sur le chemin de fer de L'Assomption en 1886, le voyageur débourse 0,15 \$ pour l'aller simple jusqu'à L'Épiphanie, le prix du billet pour les enfants s'élevant de son côté à 0,10 \$⁵¹. Mais c'est la règle du demi-tarif qui semble la plus fréquente, l'âge de douze ans, par ailleurs, marquant partout la frontière terminale de l'« enfance ». Certaines compagnies consentent des réductions supplémentaires. Sur le Grand Tronc, en 1865, les enfants qui ont moins de trois ans voyagent gratuitement, la gratuité s'étendant jusqu'à cinq ans sur certains convois en 1880⁵². Sur le Massawippi Valley Railway, comme sur les lignes québécoises du Central Vermont, les placards affichés dans les stations et les carnets de tarification prescrivent le même rabais : le demi-tarif entre cinq et douze ans et la gratuité pour les enfants plus jeunes⁵³.

Quel que soit leur but déclaré, ces incitatifs tarifaires ont certainement pour effet, sinon pour fonction, d'acculturer la jeunesse à la technologie ferroviaire. En diminuant les frais du

⁴⁸ « Arrangement for October. The Champlain and St. Lawrence [...] », *Montreal Gazette*, 8 octobre 1836, p. 3.

⁴⁹ *The Lower Canada Almanack and Montreal Commercial Directory, for 1840*, Montréal, John Lovell, 1839, p. 119.

⁵⁰ « Chemin de Fer de Montréal et La Chine », *La Minerve*, 25 novembre 1847, p. 3.

⁵¹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 955, L'Assomption Railway, 1887.

⁵² *Grand Trunk Railway Time-tables and International [...]*, n° 11, septembre 1865, Montréal, Longmoore & Co., p. 15 ; *The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, n° 2, mai 1880, Montréal, J. Theo. Robinson, p. 28.

⁵³ BAnQ (Québec), fonds du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, North Shore Railway, E25, S105, SS3, SSS4, contenant 978, carte des tarifs du Passumpsic Railroad, 1^{er} avril 1887 ; E25, S105, SS1, SSS2, contenant 714, dossier 81.3, livret de tarification du Central Vermont Railroad, 12 avril 1880.

déplacement familial, en permettant aux mères de voyager moins coûteusement avec leur progéniture, ils rendent les chars accessibles aux enfants, augmentent l'achalandage des trains et habituent, dès son jeune âge, le voyageur à recourir au chemin de fer, contribuant ainsi à la formation d'une clientèle durable et à la ferroviarisation des pratiques. Au milieu du XIX^e siècle, dans une société québécoise marquée par une natalité dynamique – le taux moyen oscille autour de 50 naissances pour mille habitants⁵⁴ – et par une structure démographique où l'enfance est prépondérante (environ 30 % de la population du Québec a dix ans ou moins, proportion presque constante entre 1851 et 1881), l'exposition de la jeunesse au train, sans doute, constitue l'un des ressorts majeurs de l'acculturation collective à la nouvelle technologie⁵⁵. Elle contribue à enracer le train dans l'univers mental et affectif des générations qui naissent et qui grandissent en même temps que le réseau ferroviaire.

En ce sens, la croissance de la fréquentation au cours du siècle est un phénomène orchestré : la production de la clientèle, autrement dit la conversion des individus en voyageurs, résulte au moins partiellement d'un ensemble d'efforts destinés à inculquer l'habitude du train. La fixation des prix est au cœur de cette stratégie commerciale. Car si le rabais consenti aux enfants est sans doute, à l'échelle du siècle dans son ensemble, le plus général des mécanismes d'acculturation, la modulation des tarifs (réductions périodiques, rabais spéciaux, etc.) est une tactique que les compagnies appliquent à toutes les clientèles – celles qu'il faut conquérir comme celles, déjà acquises, qu'il faut fidéliser.

Dès les années 1850, la modicité des tarifs est généralement perçue comme un moyen sûr de gonfler le contingent des utilisateurs du train. Pour les directeurs du Grand Tronc, l'abaissement estival des prix, rendue nécessaire par la concurrence des bateaux à vapeur, présente l'avantage de mettre le chemin de fer à la portée des bourses modestes, permettant dès lors à la compagnie de recruter des usagers au sein des catégories sociales peu disposées à prendre les chars. Dans son rapport annuel de 1855, ces réductions saisonnières sont décrites

⁵⁴ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Atlas historique du Québec », 1995, p. 7-8.

⁵⁵ Les données sur le poids démographique de l'enfance émanent d'une compilation des recensements : *RC*, 1851-1852, vol. 1, p. 492-494 ; 1860-1861, vol. 1, p. 354-357 ; 1870-1871, vol. 2, p. 130-131 ; 1880-1881, vol. 2, p. 68-69.

comme un « inducement offered to produce travel on all parts of the line⁵⁶ » ; dix ans plus tard, Charles John Brydges, directeur-gérant, déclare que les tarifs spéciaux accordés sur la ligne le sont « afin d'encourager les gens à voyager davantage⁵⁷ ». Amputer le prix et la rentabilité de chaque billet de façon à tirer durablement profit, à long terme, des gains générés par la multiplication des usagers : les journalistes sollicitent et saluent fréquemment cette politique tarifaire, dont ils soulignent la force d'acculturation pour pousser les compagnies à modérer la cherté des billets. Les tarifs abordables, outils de captation efficaces, leur permettent de conquérir des adhérents dans les rangs sociaux moins fortunés : « they may make travelling permanently popular, which is what they want⁵⁸ ». À l'inverse, les billets onéreux sont dissuasifs. « Une foule de gens restent chez eux au lieu de prendre le train pour voir du pays ou faire des affaires » ; la « réduction de prix dans le tarif des passagers [...] serait à l'avantage des compagnies comme du public⁵⁹ », clame-t-on en 1882.

Les journaux, qui exhortent le public à encourager une ligne quand « le prix des passagers est réduit⁶⁰ », appuient également les plaintes qui s'élèvent contre des tarifs excessifs. Au printemps 1850, le Champlain & St. Lawrence annonce une augmentation de ses prix, le coût de l'aller simple en première classe de Montréal à Saint-Jean, invariable depuis 1836, passant de 5 shillings à 6 shillings et 3 pence. Les boucliers se déploient aussitôt : des usagers fidèles « se sont liés pour ne voyager que dans les chars de 2de classe » (2 shillings et 6 pence) ; « si chacun prend cette détermination, la compagnie y perdra plus qu'elle y gagnera⁶¹ ». Un voyageur déplorant la hausse exorbitante rapporte avoir compté à bord d'un train 60 passagers en seconde classe et un seul en première⁶². La résistance porte fruit : les tarifs annoncés dans les mois suivants correspondent aux prix fixés en 1836.

La variation des prix suscite au fil du siècle des mécontentements fréquents. Les tarifs prohibitifs sont critiqués par des usagers qui voyageraient « plus souvent encore si le prix n'était

⁵⁶ *Proceedings of the Second Annual General Meeting of the Shareholders [...]*, Montréal, James Potts, 1855, p. 11.

⁵⁷ « Rapport des commissaires du service postal par chemins de fer », *DSPC*, vol. 25, n° 1, 1865, document n° 7, p. 143.

⁵⁸ « Cheap Excursions », *Morning Chronicle*, 1^{er} août 1860, p. 2.

⁵⁹ « Chemin de fer », *Le Courier de Saint-Hyacinthe*, 7 septembre 1882, p. 3.

⁶⁰ « La malle », *La Gazette de Sorel*, 3 février 1877, p. 2.

⁶¹ Sans titre, *La Minerve*, 22 avril 1850, p. 2. Selon le taux de conversion en vigueur à l'époque, le montant de 5 shillings (il faut 20 shillings pour faire 1 livre, et 12 pence pour faire 1 shilling) équivaut à 1 \$.

⁶² A sufferer, « Correspondence », *Montreal Herald*, 25 avril 1850, p. 2.

pas si élevé⁶³ ». Les fluctuations tarifaires infléchissent effectivement les comportements, comme en témoigne la correspondance d'une voyageuse : « je préfère vois-tu partir à la fin d'Octobre car le 1^{er} novembre les billets augmentent d'une piastre et demie cela est bon à gagner n'est-ce pas chère maman⁶⁴. » En 1876, à Saint-Jérôme, Godefroy Laviolette dénonce dans une lettre au curé Labelle la hausse des prix. Il s'alarme. « Des gens ont déchargé leurs produits des chars après qu'on leur eu annoncé le prix, [...] les marchands vont faire venir leurs marchandises par des charretiers. La place en souffrira », lance-t-il. On « tue la ligne par [ce] tarif⁶⁵ ». Dans les campagnes de la Côte-du-Sud, les prix dissuadent aussi parfois les commerçants et les cultivateurs qui « ne peuvent s'en accommoder⁶⁶ » de faire transporter leurs effets par les chars. L'arbitrarité des prix, couramment décriée par l'élite marchande⁶⁷, fâche la clientèle. En 1866, un usager déplore l'irrégularité des montants facturés pour l'expédition du fret sur le Grand Tronc : « les prétendus tarifs varient souvent d'une station à l'autre » et l'on « ne sait jamais à quoi s'en tenir. Il faut marchander, débattre les prix⁶⁸ », soupire-t-il.

D'autres vexations tarifaires font l'objet d'offensives visant à favoriser les usagers. En juillet 1882, une loi canadienne encadrant la vente des billets de train entre en vigueur : destinée à prévenir le commerce frauduleux des tickets falsifiés, dont l'existence témoigne d'un large bassin d'usagers en quête de faibles prix, elle force aussi les compagnies ferroviaires qui relèvent de la juridiction fédérale à rembourser les billets et les portions de trajet inutilisés et à prolonger, quand les voyageurs en font la demande, la période de validité de certains billets⁶⁹. L'application de l'acte s'avère difficile, les compagnies se montrant peu prévenantes⁷⁰. Mais l'essentiel est ailleurs : comme les plaintes que suscitent les tarifs inabordables, cette loi traduit une volonté d'améliorer l'accessibilité et la commodité du train en réduisant les coûts auxquels les usagers sont confrontés.

⁶³ Sans titre, *Le Franco-canadien*, 12 janvier 1864, p. 2.

⁶⁴ AMM (Montréal), P731/G, lettre d'Yvonne Mathieu à sa mère, 24 octobre 1893.

⁶⁵ BAnQ (Montréal), P774, S1, D351, lettre de Godefroy Laviolette à Antoine Labelle, 7 décembre 1876.

⁶⁶ « Revue de la semaine », *Gazette des campagnes*, 8 octobre 1868, p. 2.

⁶⁷ Voir à ce sujet Ken Cruikshank, *Close Ties. Railways, Government, and the Board of Railway Commissioners (1851-1933)*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991, p. 18-28.

⁶⁸ Voyageur, « Correspondance. Chemin de fer de la Riv.-du-Loup », *Le Courier du Canada*, 7 mai 1866, p. 3.

⁶⁹ *Acte concernant la vente des billets de chemins de fer*, 45 Vict. (1882), c. 41, art. 9 et 10, APC. Les voyageurs ont 30 jours pour demander un remboursement et les compagnies sont tenues d'accorder une prolongation de validité de deux jours.

⁷⁰ DCC, 3^{ème} session du 5^{ème} parlement (1885), vol. 1, p. 380.

La force acculturante du faible prix, objet d'une demande constante, se reflète abondamment dans le discours publicitaire des compagnies. Les imprimés périodiques, dans lesquels elles diffusent leurs annonces dès 1830, forment un rouage essentiel de leurs opérations⁷¹. Mes dépouillements de la presse m'ont permis d'y répertorier 5314 annonces ferroviaires différentes entre 1830 et 1886, corpus composé non seulement d'avis informatifs et d'horaires, mais également de publicités, c'est-à-dire de réclames ou d'annonces qui déploient une rhétorique publicitaire explicite pour inciter leur lecteur à utiliser les chemins de fer. Ces publicités circulent par milliers au XIX^e siècle. Elles naissent vers le milieu des années 1840 et prolifèrent à partir de 1850. Or comme le montre l'analyse systématique d'un échantillon représentatif du phénomène et composé de 886 publicités ferroviaires parues dans quatre périodiques du Québec entre 1846 et 1886 (le *Morning Chronicle*, *Le Canadien*, *La Minerve* et *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*⁷²), l'accessibilité des prix est l'argument publicitaire le plus fréquent : le tiers environ de ces réclames fait la promotion du train en annonçant des prix abordables ou des tarifs réduits, valides durant une période limitée ou à l'occasion d'événements spéciaux.

Que tirer de ce portrait ? Des récriminations réclament des prix avantageux ; les compagnies offrent sans relâche des réductions incitatives. La demande et la publicité évoluent conjointement, la seconde répondant à la première, la première relançant la seconde en maintenant et en raffermissant ses exigences. Le rapport dialectique qui les unit montre le rôle central que l'accessibilité des prix joue au milieu du XIX^e siècle dans la croissance de la fréquentation. Car les plaintes révèlent indirectement l'efficacité des tactiques promotionnelles mobilisées par les compagnies : si des usagers sollicitent des prix modiques, c'est parce que les réductions constituent un avantage qui facilite l'accès au train, bref une mesure qui les incite réellement à l'intégrer à leurs habitudes de transport.

⁷¹ Voir à ce sujet Alex Gagnon, « Le fer et le papier. L'alliance du journal et du train au Québec (1832-1876) », dans Guillaume Pinson et Valéria Dos Santos Guimarães (dir.), *La presse francophone des Amériques. Trajectoires et circulations*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Culture française d'Amérique », 2024, p. 249-261.

⁷² La première annonce ferroviaire repérée dans la presse date de 1830, et la première publicité de 1846. L'échantillon regroupe la totalité des publicités ferroviaires que le dépouillement a recensées dans ces quatre journaux.

4.3 La stratification sociale de la clientèle

L’explosion de la fréquentation ferroviaire, soutenue au cours de la période par des stratégies d’acculturation, est aussi massive qu’incontestable. Elle prouve l’incorporation du train aux habitudes d’une population étendue, mais elle donne de ce processus une mesure abstraite, désincarnée ; elle ne dit rien de son aire sociale de diffusion. Or pour évaluer la ferroviarisation des usages, il importe non seulement de retracer la hausse du nombre de voyages en train, mais aussi de suivre la propagation de cette pratique au sein de la collectivité et des différents groupes sociaux qui la composent.

Un constat s’impose d’emblée : le train s’adresse à des groupes diversifiés dont les ressources financières sont inégales. Sa division à la fois spatiale et sociale en est l’indice le plus flagrant.

Dès les années 1830, en France comme en Angleterre, il existe sur les chemins de fer une division des classes : les lignes en comptent généralement trois, mais plusieurs compagnies ramènent ce nombre à deux dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Sur les voies ferrées françaises, les voyageurs de troisième classe forment dès l’époque primitive la majorité de l’effectif des passagers⁷³ ; sur les lignes anglaises, leur nombre explose au fil du siècle alors que les compagnies découvrent les profits qu’elles peuvent tirer d’une démocratisation du train⁷⁴. Ce découpage social de la clientèle s’implante au Bas-Canada en même temps que le chemin de fer. Dès mai 1837, l’horaire du Champlain & St. Lawrence annonce deux classes de voyageurs⁷⁵. Les voies ferrées qui naissent dans la décennie suivante cristallisent cette pratique. Le St. Lawrence & Atlantic divise ses trains en deux classes et le service offert sur la ligne d’Industrie (Joliette) en comporte deux aussi. Sur le Montreal & Lachine, qui se conforme en 1847 au système anglais, on trouve trois classes. Mais le prolongement du chemin entraîne l’adoption de la pratique canadienne en voie de se généraliser : en 1852, seuls des wagons de première et de seconde classe circulent sur le nouveau tronçon entre Caughnawaga et Plattsburgh⁷⁶ ; l’année suivante, un

⁷³ Marie-Suzanne Vergeade, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d’agrément sur le réseau de l’ouest, des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie & société*, vol. 9, n° 1, 1990, p. 117 ; François Caron, *op. cit.*, p. 370-371.

⁷⁴ Michael Freeman, *op. cit.*, p. 109-118.

⁷⁵ « Chemin à lisso du lac Champlain au St. Laurent », *L’Ami du peuple, de l’ordre et des lois*, 3 mai 1837, p. 3.

⁷⁶ *Report of the Directors of the Montreal & New York Railroad Company*, Montréal, J. Starke and Co., 1853, p. 4.

annuaire montréalais n'annonce que deux classes entre Montréal et Lachine⁷⁷, la troisième, toujours active en 1852, se trouvant vraisemblablement abolie lors de la liaison des deux lignes, en 1853, au moyen d'un traversier muni d'un pont capable de transporter les wagons d'une rive à l'autre. À la même époque, le Grand Tronc semble projeter l'établissement de trois classes sur ses lignes, comme le suggèrent ses devis⁷⁸; ses trains, cependant, n'en auront jamais davantage que deux.

Entre 1836 et 1886, cette bipartition des classes, qui détrône la tripartition européenne, est le modèle dominant sur l'ensemble du territoire québécois, où la plupart des lignes offrent au voyageur le choix entre la première classe et la seconde. Chez certaines compagnies régionales, le modèle existe théoriquement, mais ne paraît pas toujours appliqué. En 1879, le chemin de fer des Laurentides fixe une échelle tarifaire qui différencie les deux catégories, mais exploite une flotte qui ne contient aucun wagon de seconde classe⁷⁹. On observe la situation inverse, en 1880, sur le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent, entre Saint-Guillaume et Stanbridge : dans son rapport annuel, la compagnie, qui possède des wagons de première et de deuxième classe, déclare un tarif uniforme⁸⁰. Sur d'autres voies ferrées, l'absence de distinction est une situation temporaire, qui s'explique par des facteurs circonstanciels et non par une inclination égalitaire. Sur le Quebec Central, ouvert progressivement à partir de 1874, la deuxième classe n'apparaît qu'en 1881, au moment où la compagnie met en service une liaison directe de Sherbrooke à Lévis⁸¹. Il existe toutefois quelques exceptions. Vers la fin des années 1870, le Central Vermont abolit la division des classes sur ses lignes québécoises : « all passengers being 1st class⁸² », signale-t-il au gouvernement du Québec. On note aussi l'inexistence des classes sur le chemin de fer International entre Lennoxville et le lac Mégantic, entre 1875 et 1886⁸³.

⁷⁷ « Classified Business Directory », *The Montreal Directory*, Montréal, Robert W. S. Mackay, 1853, p. 359.

⁷⁸ « Comptes et états des affaires de la Compagnie du Grand Tronc [...] », AJAPC, vol. 14, n° 1, 1856, appendice 13.

⁷⁹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 955, Laurentian Railway, 1879.

⁸⁰ BAC (Ottawa), RG46, vol. 951, Lake Champlain and St. Lawrence Junction Railroad, 1880.

⁸¹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 1012, Quebec Central Railway, 1875-1881.

⁸² BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 714, dossier 81.3, rapport de l'auditeur du Central Vermont, 1888.

⁸³ BAC (Ottawa), RG46, vol. 939 et 1028, St. Francis and Megantic International Railway, 1875-1886.

En 1851, un inspecteur relève la présence d'un char mixte « de première et seconde classe⁸⁴ » dans la flotte du St. Lawrence & Atlantic. En 1882, l'Intercolonial fait construire un wagon « de 1^{re} et 2^e classes réunies⁸⁵ ». Il s'agit là toutefois de rares exceptions. Car sur les voies ferrées québécoises du XIX^e siècle, la frontière physique séparant les deux classes de voyageurs passe non pas à l'intérieur des chars, entre des sections cloisonnées, mais entre deux catégories de wagons distinctes. La séparation physique est parfois redoublée par une démarcation horaire. À l'été 1854, par exemple, trois convois quittent chaque jour Saint-Lambert à destination de Rouses Point : deux sont réservés à la première classe ; l'autre dessert « les passagers de seconde classe seulement⁸⁶ ». La même année, les règlements du chemin de fer du village d'Industrie suggèrent également l'existence de convois séparés⁸⁷. Mais ces cas paraissent exceptionnels. De façon générale, les trains réguliers semblent se composer à la fois de chars de première et de deuxième classe.

Rarement fournies par les compagnies, les informations concernant le poids relatif de chaque classe dans le volume total de passagers restent extrêmement fragmentaires. Dans quelques rares cas, les données disponibles autorisent des déductions mathématiques : entre 1847 et 1849 inclusivement, la première classe regroupe environ 35 % des voyageurs transportés sur le Champlain & St. Lawrence (et la deuxième environ 65 %)⁸⁸. Ces pourcentages reconstitués avoisinent les chiffres de 1850, année durant laquelle, selon les déclarations de la compagnie, 27,2 % de ses passagers voyagent en première classe, et 72,8 % en seconde⁸⁹. Sur le Montreal & Lachine, les deuxième et troisième classes recrutent aussi une nette majorité des voyageurs entre 1847 et 1851⁹⁰, la proportion étant comparable sur le St. Lawrence & Atlantic, où la première et la deuxième classe, en 1852, totalisent respectivement 35 % et 65 % des passagers⁹¹. Les relevés

⁸⁴ Rapport d'inspection de l'ingénieur Hamilton Killaly (janvier 1851), *AJAPC*, vol. 10, n° 3, 1851, appendice UU.

⁸⁵ Documents variés sur l'Intercolonial, *DSC*, vol. 16, n° 11, 1883, document n° 40.

⁸⁶ « Compagnie du chemin de fer du Champlain [...] », *La Minerve*, 21 septembre 1854, p. 3.

⁸⁷ « Règles et règlements de la Compagnie [...] » (décembre 1854), *Gazette du Canada*, 13 janvier 1855, p. 54-56.

⁸⁸ Ce calcul se fonde sur les rapports annuels reproduits dans la presse et les *AJAPC*. Sur la ligne entre La Prairie et Saint-Jean, où les gares intermédiaires semblent inexistantes avant 1851, on peut, en connaissant les prix des billets, le nombre annuel de voyageurs et le revenu annuel correspondant, reconstituer ces pourcentages au moyen d'équations simples.

⁸⁹ « Champlain and St. Lawrence Railroad », *Montreal Gazette*, 22 janvier 1851, p. 2-3.

⁹⁰ Données tirées des rapports annuels reproduits dans les *AJAPC*. Comme ce chemin de fer compte trois classes, la méthode de l'équation ne permet aucune reconstitution précise. La comparaison du nombre annuel de voyageurs, du revenu annuel correspondant et du prix des billets prouve cependant que la première classe est largement minoritaire.

⁹¹ *Proceedings of the Eighth Annual General Meeting [...] of the St. Lawrence & Atlantic Rail-Road*, op. cit., p. 8.

statistiques du Grand Tronc, dont seuls les chiffres de 1854 et 1855 semblent avoir survécu, dessinent toutefois un portrait inverse. L'écart entre les classes y est profond. En 1854, la première classe totalise à elle seule 83,4 % des 278 465 voyageurs⁹² ; la tendance est identique en 1855, où la part de cette classe oscille en moyenne, chaque semaine, entre 80 et 85 %⁹³. Mais ce tableau n'est probablement pas représentatif de la situation québécoise : en effet, il inclut les statistiques du tronçon américain reliant Portland à Island Pond (Vermont), où le Grand Tronc, vers la fin des années 1850, n'exploite aucun de ses wagons de seconde classe, alors que ceux-ci composent environ 40 % de la flotte affectée à ses tronçons canadiens⁹⁴.

L'absence de données sur la distribution des voyageurs des décennies ultérieures est en partie compensée par celles, beaucoup plus abondantes, qui touchent la composition du parc ferroviaire des principales compagnies. Entre 1853 et 1886, les chars de seconde classe forment constamment entre 30 et 40 % de l'ensemble des wagons de voyageurs exploités par le Grand Tronc, qui possède au milieu des années 1880, par exemple, 206 chars de seconde classe et 334 de première classe – et plus de 17 500 wagons de marchandises, et 632 locomotives⁹⁵. Jusqu'en 1883, sur l'Intercolonial, les chars de seconde classe sont moins nombreux que leurs homologues de première classe, mais deviennent majoritaires à partir de 1884, année où la flotte en compte 75 (contre 68 de l'autre classe)⁹⁶. En 1880, les chars de deuxième classe (27) dominent sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (où 19 chars de l'autre catégorie sont en circulation)⁹⁷, comme c'est aussi le cas sur le chemin de fer du Nord (son successeur entre Québec et Montréal) au milieu des années 1880⁹⁸. Ces chiffres, certes, ne disent rien du nombre de passagers qui montent dans chacun des deux types de wagon, mais ils révèlent indirectement la diversité sociale du contingent des voyageurs, suffisamment importante pour que les compagnies soient obligées de maintenir une flotte substantielle tant en seconde qu'en première classe.

⁹² « Comptes et états de la Compagnie du Grand Tronc [...] », *AJAPC*, vol. 13, n° 9, 1854-1855, appendice FF ; *Correspondance, états, etc., Grand Tronc de chemin de fer*, s. l., s. é., 1855, p. 11, Collection numérique de Canadiana.

⁹³ Données tirées d'une compilation des relevés hebdomadaires reproduits dans le *Morning Chronicle* et le *Montreal Herald*.

⁹⁴ Thomas Evans Blackwell, *Report of Mr. Thomas E. Blackwell [...], for the Year 1859*, Londres, Waterlow & Sons, 1860, annexe F ; « The Grand Trunk Railway Co. of Canada », *Montreal Herald*, 31 juillet 1854, p. 2.

⁹⁵ BAC (Ottawa), RG46, vol. 925, Grand Trunk Railway, 1886.

⁹⁶ BAC (Ottawa), RG46, vol. 937, Intercolonial Railway, 1884.

⁹⁷ BAC (Ottawa), RG46, vol. 1015, Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, 1880.

⁹⁸ « Statistiques des chemins de fer du Canada (1884-1885) », *DSC*, vol. 19, n° 10, 1886, document n° 13, p. 22-23.

4.4 Évolution des prix et accessibilité du train

La bipartition physique des trains suppose des clientèles socialement plurielles. Mais il faut se garder d'y voir trop vite l'indice d'une généralisation de l'usage dans l'ensemble des classes. Pour mesurer l'accessibilité sociale du train, il faudrait non seulement restituer l'évolution des prix des billets, mais aussi reconstruire la courbe des salaires, dresser le tableau du coût de la vie et des attitudes économiques (l'épargne, les priorités familiales, les postes budgétaires privilégiés), bref reconstituer, dans sa totalité, la structure sociale du Québec au milieu du XIX^e siècle. La tâche serait ardue – et condamnée à l'imperfection. Les sources disponibles, néanmoins, permettent de dessiner un portrait global.

À partir de 1849⁹⁹, les lois ferroviaires du Canada comme du Québec forcent l'ensemble des entreprises à faire approuver leurs tarifs par le gouverneur (ou lieutenant-gouverneur). Mais les compagnies, qui rechignent à déposer les relevés statistiques obligatoires, ne sont pas plus obéissantes au chapitre des prix, comme le reconnaît d'ailleurs explicitement, en 1875, le premier ministre Alexander Mackenzie¹⁰⁰. Ici encore, toutefois, la documentation sérielle générée par l'*Acte des statistiques de chemins de fer* (1875) remédie en partie à cette négligence et au morcellement des données. Les tarifs courants facturés aux voyageurs varient d'une classe à l'autre et sont établis en fonction des distances parcourues. Les taux en vigueur sur les différentes lignes qui composent le réseau ne sont jamais identiques, mais les barèmes utilisés sont analogues. En 1865, la base tarifaire dont le Grand Tronc tire ses prix ordinaires prescrit des tarifs moyens de 3 sous par mille en première classe et de 2 sous par mille en deuxième classe¹⁰¹. La même échelle s'applique généralement sur l'ensemble des chemins de fer de la province entre 1875 et 1886, en dépit des variations locales : sur la majorité des lignes, le prix des billets réguliers est fixé à partir d'un modèle qui dicte des tarifs oscillant entre 0,02 et 0,03 \$ par mille en deuxième classe, et variant entre 0,03 et 0,04 \$ par mille en première. L'exception la plus notable se trouve chez l'Intercolonial, dont les prix sont proportionnellement plus faibles (0,0125 \$ en seconde classe et 0,02 \$ en première). À la fin de la période, on relève sur

⁹⁹ *Acte pour établir certaines dispositions générales [...]*, 12 Vict. (1849), c. 28, art. 2, SPC.

¹⁰⁰ DCC, 2^{ème} session du 3^{ème} parlement (1875), vol. 1, p. 479.

¹⁰¹ *Grand Trunk Railway of Canada and Its Connections. Time-tables*, n° 7, mai 1865, Montréal, Longmoore & Co., p. 4.

certaines lignes une baisse des prix, probablement attribuable à la concurrence. Sur le Montreal & Vermont, le tarif par mille en première classe tombe de 0,04 \$ en 1879 à 0,02 \$ en 1880¹⁰². Mais, globalement, l'uniformité l'emporte sur les divergences. L'inspecteur Louis Vallée écrit dans un rapport, en 1885, que le « tarif ordinaire pour les passagers » oscille autour « de trois centins par mille¹⁰³ ».

L'établissement des prix courants reste toutefois soumis à des variables circonstancielles, prévues par les échelles tarifaires. Le billet permettant l'aller-retour entre deux points est toujours moins cher que la somme des deux allers simples correspondants. Les passagers qui se déplacent entre deux gares intermédiaires paient le plus souvent leur billet de train proportionnellement plus cher que ceux qui voyagent sur le « plein parcours » d'une ligne (d'une extrémité à l'autre). Ceux qui paient leur passage à bord des chars (en s'adressant au chef de train) plutôt qu'au guichet de la gare doivent en outre débourser un supplément, qui varie de 0,05 à 0,15 \$; le voyageur du Canadian Pacifique est exempté de ce montant excédentaire si la station où il attend le train est dépourvue de comptoir¹⁰⁴, et celui du Quebec Central peut obtenir un remboursement en se présentant à une gare¹⁰⁵. Sur les grandes lignes, enfin, les prix courants varient souvent en fonction du cycle saisonnier, l'hiver canadien générant des frais d'exploitation supplémentaires liés au déneigement et à l'entretien de la voie ferrée. Sur le Grand Tronc, le tarif « varie en hiver et en été¹⁰⁶ », comme l'explique l'un de ses directeurs : les annonces qui circulent dans les journaux confirment qu'il existe, dès les années 1850, des tarifs estivaux et des prix hivernaux, les seconds étant considérablement plus élevés. Cette dualité saisonnière est reprise, dans les années 1880, sur le chemin de fer de la rive nord entre Québec et Montréal, où des « tarifs d'été » et des « tarifs d'hiver¹⁰⁷ » se relaient annuellement ; on la trouve aussi sur l'Intercolonial, où les

¹⁰² Toutes ces données sont tirées d'une compilation des *Statistiques des chemins de fer du Canada* (dans DSC) et des rapports annuels des compagnies (BAC (Ottawa), RG46, vol. 876, 895, 925, 929, 937, 939, 951, 955, 966, 975, 976, 995, 1007, 1012, 1014, 1015, 1028, 1032, 1035, 1036 et 1064).

¹⁰³ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 730, dossier 100.4, lettre de l'inspecteur Louis Vallée au commissaire des Chemins de fer, 19 novembre 1885.

¹⁰⁴ « Ordres en conseil », *Gazette du Canada*, 26 septembre 1885, p. 454.

¹⁰⁵ BAC (Ottawa), RG43, vol. 18, dossier n° 944, *Quebec Central Railway. Rules and Regulations [...]*, juin 1883, p. 20.

¹⁰⁶ « Rapport des commissaires du service postal par chemins de fer », *DSPC*, vol. 25, n° 1, 1865, document n° 7, p. 147.

¹⁰⁷ « Chemin de fer Q. M. O. & O. », *Le Journal des Trois-Rivières*, 20 décembre 1880, p. 4.

billets entre Lévis et le Bas-Saint-Laurent sont plus coûteux entre la fin de l'automne et le printemps¹⁰⁸.

Les informations concernant la période antérieure à 1875 sont trop éparses pour autoriser la reconstruction historique de l'évolution générale des prix au milieu du XIX^e siècle. Certains itinéraires ferroviaires, comme celui entre Québec et Montréal, qui est à la fois l'un des plus anciens (1854), l'un des plus vitaux et l'un des plus amplement publicisés, ouvrent néanmoins une précieuse fenêtre sur le phénomène (tableau 4.4). Malgré son évident émiettement, le portrait qu'une laborieuse moisson statistique réussit à recomposer permet à l'historien un regard longitudinal. Ni hausse graduelle ni baisse linéaire : dans la courbe d'évolution des prix courants entre les deux villes, on aperçoit plutôt une relative stagnation, marquée par une certaine uniformisation. L'écart, en effet, semble s'amoindrir au fil du siècle entre les tarifs maximaux et minimaux, en dépit de la permanence du découpage saisonnier : les prix d'hiver diminuent légèrement tandis que la modicité des prix estivaux atteint ses sommets au début de la période. Le portrait est semblable sur d'autres trajets du Grand Tronc. Entre Montréal et Saint-Hyacinthe, les prix paraissent connaître une hausse entre la fin des années 1840 (1 \$ pour l'aller simple en première classe) et les années 1880 (1,20 \$), les meilleurs prix repérés (0,50 \$ pour un aller-retour en première classe) datant des années 1850. On observe une situation similaire entre Montréal et Portland, où les tarifs les plus faibles offerts dans les années 1850 (l'aller simple en première classe à 6 \$, certains rabais offrant même l'aller-retour à 5 \$) n'existent plus vers 1885¹⁰⁹. Contrairement aux tarifs du transport de marchandises, qui chutent à partir des années 1860¹¹⁰, le coût des billets de train paraît en somme relativement stable. Des prix spéciaux cependant abaissent fréquemment le prix des longs trajets. Ces rabais temporaires existent sur plusieurs tronçons : à l'été 1864, par exemple, on fait l'aller-retour entre Lévis et « l'air frais et vivifiant de la Rivière-du-Loup¹¹¹ » pour 1 \$.

¹⁰⁸ BAC (Ottawa), RG30, vol. 2262, dossier n° 3, passenger agents circulars and passenger tariffs, 1884-1887.

¹⁰⁹ Les données concernant ces deux trajets ont été compilées à partir des sources sur lesquelles s'appuie le tableau 4.4.

¹¹⁰ Voir à ce sujet Ken Cruikshank, *op. cit.*, p. 13 et suivantes.

¹¹¹ « Chemin de fer du Grand Tronc », *Le Canadien*, 22 juillet 1864, p. 3.

TABLEAU 4.4
Prix des billets de train entre Montréal et Québec (1854-1886)

Période	Prix courants				Prix spéciaux				Compagnie
	AS1	AS2	AR1	AR2	AS1	AS2	AR1	AR2	
12/1854	6 \$	-	-	-	-	-	-	-	GTR
09/1855	1,50 \$	1 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
10/1855	3 \$	2 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
12/1855	6 \$	4 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
06/1856	3 \$	2 \$	4 \$	3 \$	1,50 \$	1 \$	-	-	GTR
12/1856	6 \$	4 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
05/1858	3 \$	2 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
07/1861	-	-	-	-	-	-	3 \$	2 \$	GTR
12/1862	5 \$	3,75 \$	8 \$	-	-	-	-	-	GTR
07/1863	2 \$	1 \$	3 \$	-	-	-	-	-	GTR
05/1864	1,50 \$	1 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
07/1869	3 \$	1 \$	-	-	-	-	-	-	GTR
09/1876	-	-	-	-	-	-	2 \$	-	GTR
02/1879	5,19 \$	3,46 \$	-	-	-	-	5 \$	-	QMO&O
05/1879	-	-	-	-	-	-	3 \$	1,75 \$	QMO&O
07/1879	2,96 \$	1,73 \$	-	-	-	-	-	-	QMO&O
05/1880	-	-	-	-	-	-	-	-	GTR
05/1880	3 \$	1,50 \$	5 \$	2,50 \$	-	-	-	-	QMO&O
06/1881	-	-	-	-	-	-	1,50 \$	-	QMO&O
07/1882	-	-	-	-	-	-	4 \$	-	GTR
02/1883	5,27 \$	3,51 \$	-	-	-	-	-	-	NORD
07/1884	3,51 \$	1,76 \$	6 \$	-	-	-	-	2 \$	NORD
12/1884	4,50 \$	3 \$	7,50 \$	-	-	-	-	-	GTR
02/1885	5,27 \$	3,51 \$	-	-	-	-	-	-	NORD
07/1885	3,51 \$	1,76 \$	-	-	-	-	-	2 \$	NORD
12/1886	4,50 \$	3 \$	-	-	-	-	-	-	GTR

Source : compilation de la publicité et des informations sur les prix dans les rapports des compagnies (BAC, RG46), dans les guides ferroviaires et touristiques, dans les archives et dans les *Statistiques des chemins de fer du Canada* (dans DSC).

Note : les abréviations « AS » et « AR » signifient « aller simple » et « aller-retour », le chiffre associé désignant la première ou la seconde classe. Abréviations des noms : Grand Tronc (GTR), Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (QMO&O) et Chemin de fer du Nord (NORD). Le tiret (« - ») est utilisé chaque fois qu'une information est inconnue. Les cases hachurées désignent les mois hivernaux. Voir l'annexe 1 pour des informations supplémentaires.

Mais il faut assurément éviter de confondre l'accessibilité sociale du train et l'accessibilité des longs voyages. Car la subordination des tarifs à la distance parcourue les rend infiniment variables : si l'accès aux destinations lointaines est souvent onéreux, le prix des

itinéraires courts en revanche peut s'avérer dérisoire. À la fin des années 1840, les billets en troisième classe de Montréal à Lachine coûtent environ 0,15 \$¹¹². Feuilletons un guide ferroviaire paru en août 1880 : de la gare Bonaventure, le voyageur doit payer 4,50 \$ pour rejoindre Stanstead, 8 \$ pour gagner Boston, 6,65 \$ pour se rendre à Toronto et 17 \$ pour atteindre Halifax ; mais, si son portefeuille lui proscrit ces montants exigeants, il l'autorisera peut-être à prendre un train jusqu'à Saint Henri (0,05 \$), Saint-Lambert (0,20 \$), Saint-Hilaire (0,75 \$) ou Vaudreuil (0,80 \$)¹¹³. Chacune des lignes du réseau offre des trajets abordables, le foisonnement des gares et des correspondances procurant d'innombrables possibilités combinatoires. Avec 0,50 \$, vers 1875, on peut prendre le train de Lévis à Scott (Beauce), de Lanoraie à Joliette (environ 0,35 \$) et de Carillon à Grenville (environ 0,40 \$)¹¹⁴. Disséquons d'autres cartes de prix. Il suffit de 0,35 \$ vers 1880 pour voyager de Magog au lac Orford, de 0,50 \$ pour parcourir le trajet de Montréal à Chambly et de 0,65 \$ pour aller d'Angéline à Versailles, dans les campagnes montérégiennes¹¹⁵. Au milieu des années 1880, on prend les chars de Québec à L'Ancienne Lorette, de L'Assomption à L'Épiphanie et de Coteau à Saint-Polycarpe pour 0,15 \$¹¹⁶ ; on passe de Mystic à Bedford pour 0,25 \$ et de Saint-Pie à Abbotsford pour 0,30 \$, de Sherbrooke à North Hatley pour 0,40 \$ et de Scotstown à Bury pour 0,45 \$¹¹⁷ ; quant aux billets de Québec à Saint-Raymond, de Lévis à L'Islet, d'Aylmer à Quyon et de Drummondville à L'Avenir, ils ont en commun de coûter environ 0,60 \$¹¹⁸.

Ces cas sont anecdotiques ; les centaines d'exemples qu'on pourrait leur substituer le seraient autant. Mais ils illustrent l'existence, voire l'abondance d'itinéraires abordables dans

¹¹² Ou 7 ½ pence, selon le système anglais. « Chemin de fer de Montréal et Lachine », *La Minerve*, 21 juin 1849, p. 1.

¹¹³ *The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, n° 5, août 1880, Montréal, J. Theo. Robinson, p. i-xviii et p. 26.

¹¹⁴ « Chemin de fer Lévis et Kennebec », *Le Courrier du Canada*, 4 août 1875, p. 3 ; BAC (Ottawa), RG46, vol. 895, Carillon & Grenville Railway, 1875 ; vol. 1032, St. Lawrence & Industry Railway, 1876.

¹¹⁵ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 714, dossier 81.3, livret de tarification du Central Vermont Railroad, 12 avril 1880 ; AMF (Saint-Constant), fonds Canadian Pacific Railway Company, South Eastern Railway, P170, S28, boîte RG59-2, Local Passenger Tariff, 1879.

¹¹⁶ BAC (Ottawa), RG46, vol. 955, L'Assomption Railway, 1887 ; vol. 1014, Quebec & Lake St. John Railway, 1885 ; vol. 687, dossier n° 2495, carte des tarifs du Canada Atlantic Railway, 1^{er} novembre 1882.

¹¹⁷ AMF (Saint-Constant), P170, S28, boîte RG59-2, Lake Champlain & St. Lawrence Junction Division (South Eastern Railway), 1884 ; BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 712, dossier 68.2, *Passumpsic Railroad. Local Passenger Tariff*, 1883 ; BAC (Ottawa), RG46, vol. 939, International Railway, 1884.

¹¹⁸ BAC (Ottawa), RG46, vol. 1014, Quebec & Lake St. John Railway, 1885 ; AMF (Saint-Constant), P170, S28, boîte RG59-2, South Eastern Railway. L'Avenir Branch, 1883 ; BAC (Ottawa), RG30, vol. 2262, dossier n° 3, passenger agents circulars and passenger tariffs, 1885 ; BAC (Ottawa), RG43, vol. 18, dossier 945, Pontiac Pacific Junction Railway, 1887.

chaque région de la province. Un couple de Québec, par exemple, qui n'a pas les moyens, en juillet 1879, de débourser plus de 3 \$ (tableau 4.4) pour deux allers vers Montréal se rabattra peut-être sur un voyage à Sainte-Anne-de-la-Pérade, qui lui coûtera au total 1,50 \$ (0,75 \$ par personne pour l'aller-retour)¹¹⁹. Comme le suggèrent, d'ailleurs, les données souvent riches et détaillées que produit le Grand Tronc, ce n'est pas au sein du groupe des voyageurs au long cours que se recrute l'usager typique, au milieu du XIX^e siècle. Entre 1854 et 1860, les passagers qui parcourent en un seul voyage 200 milles ou plus ne forment que 5,8 % du total des voyageurs, alors que 60 % d'entre eux prennent le train pour un trajet de 29 milles ou moins¹²⁰. Les voyageurs long-courriers restent dans les années 1860 franchement minoritaires à bord des convois du Grand Tronc¹²¹. Le profil est comparable en 1881 et 1882 sur le South Eastern, où 85 % des passagers circulent entre deux stations de la ligne, et non sur la totalité du parcours¹²². Constat similaire sur une ligne courte comme le Stanstead, Shefford & Chamblay : seuls 24 % des passagers franchissent les 43 milles entre Saint-Jean et Waterloo, en 1867 et 1868¹²³.

Dans les usages sociaux du train au XIX^e siècle, le grand voyage est l'exception, non la norme. C'est ce que confirment éloquemment les statistiques sur les prix moyens payés par chaque voyageur. Malgré leur longueur, les grandes lignes interurbaines transportent la majorité de leurs usagers sur de brèves distances. Entre 1875 et 1886, le montant moyen payé par chaque voyageur dépasse rarement 1,35 \$ sur le Grand Tronc, tombant à 0,95 \$ en 1886 ; sur l'Intercolonial, il oscille généralement entre 0,70 \$ et 0,87 \$ au cours de la même période. Quant au Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, ses passagers paient en moyenne environ 0,95 \$ au début des années 1880. Ce prix moyen se maintient le plus souvent sous la barre du dollar ; il est parfois inférieur à 0,50 \$ sur les voies ferrées secondaires. Dans les années 1880, par exemple, il environne 0,85 \$ sur le chemin de fer International et avoisine 0,80 \$ sur le Quebec Central Railway, mais descend aux environs de 0,55 \$ sur le Waterloo & Magog et de 0,30 \$ sur le

¹¹⁹ « Grande excursion », *L'Événement*, 5 juillet 1879, p. 3.

¹²⁰ *Proceedings of the [...] Annual General Meeting of the Shareholders of the Grand Trunk Railway Company*, Montréal, James Potts, 1855-1856/John Lovell, 1857-1861. Ces données concernent l'ensemble des lignes du Grand Tronc au Canada.

¹²¹ John Malcolm et Edward Trout, *The Railways of Canada for 1870-1 [...]*, Toronto, Monetary Times, 1871, p. 83.

¹²² *Second Annual Report of the South Eastern Railway Company [...]*, Montréal, Robert Miller, Son & Co., 1882, p. 4.

¹²³ « Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chamblay », *DSC*, vol. 2, n° 5, 1869, document n° 15.

chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean¹²⁴. L'accroissement de l'accessibilité du train, que traduit la hausse de sa fréquentation, résulte moins d'un fléchissement des prix que de la stimulation, sur chaque ligne, d'un trafic local rendu possible par le maillage des gares intermédiaires. Le Grand Tronc, par exemple, conduit jusqu'à Montréal, Portland ou Toronto ; mais rien n'empêche un habitant de Québec, comme le fait Gaspard Lemoine en 1868, de monter dans un train à Lévis et d'en descendre à la station Chaudière, quelques milles plus loin, pour aller faire une promenade¹²⁵.

Les prix moyens déboursés par les voyageurs indiquent que les chars sont loin d'être réservés à l'élite. Les groupes sociaux les plus précarisés, toutefois, restent probablement – en partie au moins – exclus de la clientèle ferroviaire courante. Vers 1870, à Québec, les ouvriers les moins rémunérés – journaliers, cordonniers, charpentiers – gagnent chaque jour entre 0,90 \$ et 1 \$: même en bénéficiant d'une stabilité salariale, ces travailleurs peinent à couvrir les coûts de la stricte subsistance¹²⁶ dès qu'ils se mettent en ménage et qu'ils ont des enfants, situation qu'aggrave l'instabilité professionnelle, mais que peut aussi améliorer, à certaines étapes du cycle familial, diverses stratégies domestiques (travail féminin, contributions financières des enfants, cohabitation des familles). C'est le portrait que dresse Bettina Bradbury des classes ouvrières montréalaises, à la même époque. Les salaires sont légèrement supérieurs à Montréal, mais les classes laborieuses y vivent dans l'indigence : le coût de la vie force la majorité des ménages ouvriers à consacrer la totalité de leurs ressources à la subsistance, et souvent à recourir au salaire féminin, les enfants en bas âge exerçant une pression supplémentaire sur le revenu familial, dans un contexte où la machinisation du travail entraîne, dans certains secteurs, une diminution salariale amplifiée par la hausse du coût du logement et par des fluctuations conjoncturelles¹²⁷.

Dès que l'on quitte cette sphère des ouvriers non qualifiés, qui forment le salariat le plus vulnérable, les conditions tendent toutefois à s'améliorer. Le salaire des travailleurs qualifiés est

¹²⁴ Données tirées des rapports annuels des compagnies (BAC (Ottawa), RG46, vol. 925, 937, 939, 1012, 1014, 1015 et 1064) et des *Statistiques des chemins de fer du Canada* (dans DSC).

¹²⁵ AMM (Montréal), P761/B, M2013.96.1.7, Journal personnel (n° 3), 26 décembre 1868.

¹²⁶ J. G. Snell, « The Cost of Living in Canada in 1870 », *Histoire sociale/Social History*, vol. 12, n° 23, mai 1979, p. 186-191.

¹²⁷ Bettina Bradbury, *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*, Montréal, Boréal, 1995 [1993], p. 105-147 ; Robert Lewis, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, coll. « Creating the North American Landscape », 2000, p. 42-44 et p. 95-101.

souvent nettement supérieur à celui des journaliers¹²⁸. Dans certains secteurs industriels comme le secteur ferroviaire, où les emplois sont moins soumis qu'ailleurs à la précarité saisonnière¹²⁹, la rémunération est aussi plus favorable. Vers 1860, le Grand Tronc embauche, pour l'entretien de sa voie, de nombreux journaliers payés 1 \$ ou moins par jour, mais une considérable proportion de son personnel bénéficie de salaires plus avantageux : dans les ateliers, où sont employés tant des francophones que des anglophones¹³⁰, plus de 400 travailleurs gagnent quotidiennement 1,35 \$ ou plus, salaire qui dépasse 1,50 \$ dans bien des cas¹³¹. Vers 1879, le catalogue des employés permanents du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental indique une réalité similaire : près de 200 ouvriers y reçoivent de faibles salaires (moins de 300 \$ par année), mais une centaine d'autres (charpentiers, forgerons, contremaîtres qui veillent à l'entretien de la voie) gagnent annuellement 400 \$ ou plus, à l'instar des agents de stations¹³².

Ces repères généraux apportent une information cruciale à l'enquête : ils invitent à penser que l'accessibilité sociale du train, sans être universelle, s'étend à de larges segments des populations québécoises dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Le prix des billets les moins chers avoisine celui, vers 1870, de plusieurs denrées de la vie quotidienne : une verge de tissu, une pièce de lard, une douzaine d'œufs, une livre de thé, de beurre ou encore de café, dont les prix vont de 0,20 à 0,65 \$ à Québec, par exemple¹³³. Dans ces conditions, même parmi les classes ouvrières, même chez les petits salariés, plusieurs, sans doute, ont les moyens de recourir occasionnellement au train pour se déplacer sur de courtes distances ; la diffusion de la mobilité ferroviaire dépasse les fractions économiquement supérieures de la société.

4.5 Des populations mobiles

¹²⁸ Voir Bettina Bradbury, *op. cit.*, p. 113 ; J. G. Snell, *loc. cit.*, p. 189 ; Jean-Pierre Kesteman, « Les travailleurs à la construction du chemin de fer dans la région de Sherbrooke (1851-1853) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 4, mars 1978, p. 541.

¹²⁹ Voir Paul Craven et Tom Traves, « Dimensions of Paternalism : Discipline and Culture in Canadian Railway Operations in the 1850's », dans Craig Heron et Robert Storey (dir.), *On the Job : Confronting the Labour Process in Canada*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986, p. 52.

¹³⁰ Voir Ralph Hoskins, « An Analysis of the Payrolls of the Point St. Charles Shops of the Grand Trunk Railway », *Shared Spaces/Partage de l'espace*, n° 8, août 1987, Département de géographie, Université McGill, p. 17.

¹³¹ *Rapport de la commission nommée pour s'enquérir des affaires [...]*, Québec, Derbyshire et Desbarats, 1861, p. 137-144.

¹³² BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 680, dossier 3, liste des employés permanents du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, v. 1879.

¹³³ J. G. Snell, *loc. cit.*, p. 190-191.

Qui prend le train au milieu du XIX^e siècle ? Qui sont ces milliers de passagers que l'on trouve dans les chars entre 1836 et 1886 ? Quelle est la composition sociale de cette population mobile ? On chercherait en vain un document renfermant ces informations : les livres de comptes des compagnies enregistrent les billets vendus chaque jour dans chaque station, mais nul voyageur, à l'évidence, n'est tenu de déclarer son identité aux agents de gares.

Les données quantitatives, rares mais éloquentes, sur l'achalandage différencié des stations du Québec permettent néanmoins à l'historien d'apprécier la distribution et les disparités géographiques de la fréquentation. Pendant l'année finissant le 30 juin 1860, les stations du Grand Tronc situées au Canada-Est (à l'exclusion de celles à l'est de Montmagny, et sans compter les voyageurs qui achètent leur billet dans les trains) enregistrent un total de 323 697 voyageurs entrants et sortants : les gares de Pointe-Saint-Charles (34,4 %) et de Pointe-Lévis (14,9 %) rassemblent à elles seules près de 50 % de ces mouvements, les stations rurales ou villageoises échelonnées entre Montmagny, Richmond, Coaticook et Rivière-Beaudette se partageant l'autre moitié¹³⁴. La répartition est comparable l'année précédente, alors que les gares terminales de Montréal et Lévis enregistrent 48 % des 296 479 entrées et sorties¹³⁵. Parmi les stations régionales, entre 1855 et 1860 inclusivement, seules celles de Sherbrooke, Richmond, Saint-Hyacinthe et Saint-Hilaire engendrent chaque année plus de 10 000 mouvements¹³⁶. Sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, vers 1880, la composition des recettes présente une physionomie équivalente, tandis que les gares des zones terminales urbaines (Montréal, Québec, Hull et Ottawa) regroupent plus de 50 % des revenus reliés aux passagers¹³⁷. Sur la ligne du South Eastern qui relie West Farnham à Richford et à Newport, entre 1871 et 1874, la station québécoise la plus lucrative est celle d'un centre régional (Cowansville), mais le contraste est moins fort : même des gares aussi marginales que celles d'Abercorn et Brigham (11,5 % du total des 62 538 billets y sont vendus) voient passer plusieurs centaines de voyageurs chaque année¹³⁸. Ces chiffres expriment deux réalités. D'une part, l'implantation de l'usage du train dans les

¹³⁴ *Rapport de la commission nommée pour s'enquérir des affaires [...], op. cit.*, appendice XXVI, p. 155-157.

¹³⁵ Thomas E. Blackwell, *op. cit.*, annexe 7.

¹³⁶ *Proceedings of the [...] Annual General Meeting of the Shareholders of the Grand Trunk Railway Company, op. cit.*, 1855-1860.

¹³⁷ Voir Michel Stewart, *Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, une entreprise d'État (1875-1882)*, thèse de doctorat (histoire), Université Laval, 1983, p. 351-357.

¹³⁸ AMF (Saint-Constant), P170, S28, boîte RG59-1, journal des ventes de billets (South Eastern Railway), 1871-1874.

pratiques est plus forte dans les zones urbaines, où se concentrent les élites et les Anglophones : la population des villes et des agglomérations régionales est toujours surreprésentée au sein du groupe des voyageurs. Mais il reste que l'usage du train se répand aussi partout, d'autre part, dans les localités rurales le long des axes ferroviaires.

Pour reconstituer la composition de cette vaste clientèle, il faut cependant se tourner vers des sources qualitatives. Deux ensembles documentaires s'avèrent ici essentiels : le champ de la publicité, d'une part, qui renseigne indirectement sur le profil de la population ferroviaire en dévoilant l'identité des clientèles ciblées par les rabais et l'offre des compagnies ; le domaine du témoignage, d'autre part, qui recèle des informations cruciales sur les trains et leurs occupants, souvent évoqués au passage par ceux qui narrent des excursions ou qui rapportent des incidents. Chacune des sources qui composent ces ensembles demeure purement anecdotique quand on la considère séparément, mais leur couplage produit en revanche une significative masse de données, dont émerge un portrait social détaillé.

Dans une société majoritairement rurale, les cultivateurs, ces « habitants » perçus par les élites comme formant un groupe « sédentaire¹³⁹ », sont l'une des premières cibles du discours incitatif. Dès le début des années 1850, les compagnies ferroviaires, appuyées par des journalistes, encouragent les « farming classes¹⁴⁰ » à utiliser les chars pour acheminer aux marchés urbains leurs produits agricoles. Des tarifs spéciaux destinés aux agriculteurs soutiennent parfois cet effort d'apprivoisement, comme cette « réduction des taux de moitié », par exemple, qu'annonce le Grand Tronc à l'été 1855 dans une publicité explicitement adressée aux « gens qui habitent le long de la ligne de Richmond », population à laquelle la compagnie entend offrir un « accès aux marchés de Québec plus facile¹⁴¹ ». L'horaire des convois, sur certaines lignes, est parfois déterminé par les besoins du commerce agricole. À la fin des années 1870, sur le chemin de fer entre Stanbridge et Saint-Guillaume, un rabais (l'aller-retour au prix d'un aller simple) et deux trains spéciaux sont offerts chaque samedi pour permettre aux ruraux de se rendre au marché de Saint-Hyacinthe et d'y passer la journée entière¹⁴² ; le South Eastern

¹³⁹ Un propriétaire de la rive nord, « Communiqué », *Le Canadien*, 17 décembre 1852, p. 2-3.

¹⁴⁰ « Opening of the Grand Trunk Railway to St. Thomas », *The Quebec Mercury*, 6 décembre 1855, p. 1.

¹⁴¹ « Avis du Chemin de Fer Provincial », *Le Canadien*, 2 juillet 1855, p. 3.

¹⁴² « Chemin de fer de jonction du lac Champlain [...] », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 9 novembre 1878, p. 3.

prévoit des mesures semblables « afin que les cultivateurs puissent porter leurs produits au marché de Sorel et en même temps faire leurs achats¹⁴³ ». Ces stratégies semblent porter fruit. Dans la presse, des plaintes et des témoignages émanant de régions diverses indiquent la présence récurrente des agriculteurs à bord des trains et le succès des convois desservant les marchés, que les fermiers utilisent pour aller vendre leur production et se procurer les biens qu'ils ne produisent pas eux-mêmes. Les compagnies le constatent d'ailleurs. En 1853, les administrateurs du Montreal & New York notent « the eagerness with which the rural population flocked to the road. The market trains run for their accommodation were thronged with passengers and produce¹⁴⁴. » La même pratique est observée sur le Grand Tronc entre Lévis et Rivière-du-Loup, vers 1861. « Les passagers de deuxième classe sont d'ordinaire des agriculteurs qui vont porter du produit à Québec et s'en retournent simples passagers seulement¹⁴⁵. »

À l'hiver 1867, alors qu'elle rentre chez elle à Caughnawaga, une femme autochtone accouche dans un train du Grand Tronc à destination de Montréal¹⁴⁶. Même s'ils sont moins spectaculaires que cette anecdote, plusieurs autres témoignages signalent la présence des Autochtones parmi les usagers du train. Sur la ligne entre Brosseau et Dundee, « les trois quarts des voyageurs qui prennent passage à St-Isidore sont des sauvages venus de Caughnawaga¹⁴⁷ », rapporte un lecteur du *Progrès de Valleyfield*, en 1885. À partir de 1880, les Autochtones profitent d'un tarif préférentiel sur l'Intercolonial, où les billets de seconde classe leur sont toujours vendus à moitié prix. D'autres compagnies semblent appliquer cette mesure instaurée par le ministère des Affaires indiennes, comme le révèle une plainte de la communauté autochtone de Cacouna, en 1897 : « There has been in the past a more or less general practice on the part of railway companies to allow Indians to travel for half fares¹⁴⁸ ».

Évêques, sœurs, curés : le personnel clérical, comme en témoignent les journaux, figure aussi parmi les usagers habituels du chemin de fer. En 1858, les directeurs du Montreal &

¹⁴³ « Compagnie du chemin de fer du Sud-Est », *La Gazette de Sorel*, 11 août 1877, p. 3.

¹⁴⁴ *Report of the Directors of the Montreal & New York Railroad Company, op. cit.*, p. 7.

¹⁴⁵ *Rapport de la commission nommée pour s'enquérir des affaires [...] , op. cit.*, p. 150-151.

¹⁴⁶ « Birth in the Cars », *Morning Chronicle*, 7 mars 1867, p. 2.

¹⁴⁷ XXX., « La compagnie du chemin de fer M. & C. J. R. et Ste-Martine », *Le Progrès de Valleyfield*, 29 janvier 1885, p. 2.

¹⁴⁸ BAC (Ottawa), RG43, vol. 31, dossier 964, lettre du ministère des Affaires indiennes au ministère des Chemins de fer et Canaux, 20 juillet 1897.

Champlain, lors d'une réunion, décident d'offrir « to all clergymen residing in Canada east, the privilege to go and return between any two stations [...] on payment of one fare¹⁴⁹ ». La même pratique incitative est attestée chez d'autres compagnies, où le rabais permanent consenti aux membres du clergé existe toujours dans les années 1880. Sur le chemin de fer du Nord, le Quebec Central et le South Eastern, les ecclésiastiques et les religieuses, par exemple, ne paient que la moitié du prix courant¹⁵⁰. Les écrits intimes démontrent d'ailleurs que les curés se prévalent abondamment de ce privilège clérical. Dans la région de Stanbridge, le curé qui réside au manoir de la famille Des Rivières, à Malmaison, est un habitué du chemin de fer. Pendant 25 ans, entre 1846 et 1871, le journal personnel de la dame de céans le campe dans ses déplacements ferroviaires incessants. Le 19 novembre 1850, par exemple, « Mr le curé » part vers Montréal ; « c'est son treizième voyage à la ville depuis le printemps¹⁵¹ », calcule la diariste. Dans son « petit journal », le curé de Drummondville consigne, lui aussi, ses fréquentes promenades. Entre février 1883 et juin 1884, ses fonctions cléricales et ses loisirs le poussent à prendre le train au moins 22 fois¹⁵². La mobilité ferroviaire marque aussi la vie de son confrère Jean-Baptiste Chrétien, affecté à la cure de Saint-Narcisse dans la région du chemin de fer des Piles. Montréal, Québec, Trois-Rivières, Yamachiche, Marieville : le prêtre quitte régulièrement son presbytère, appelé dans « les chars », où il rencontre d'autres curés, par son sacerdoce et d'autres occupations¹⁵³. Renouvelée par l'avènement de la vapeur, la sociabilité cléricale de la seconde moitié du XIX^e siècle s'appuie largement sur la mobilité moderne. Les membres du clergé de l'époque se visitent et se fréquentent davantage que leurs prédécesseurs, nouant ainsi des solidarités et des complicités qui renforcent la cohésion ecclésiastique¹⁵⁴.

D'autres groupes particuliers encore bénéficient d'offres spéciales qui les incitent à prendre le train. Les immigrants européens qui, débarqués dans les ports océaniques, doivent

¹⁴⁹ BAC (Ottawa), RG30, vol. 282, Minute Book n° 1, réunion du 29 décembre 1858.

¹⁵⁰ BAC (Ottawa), RG46, vol. 995, North Shore Railway, 1883 ; BAC (Ottawa), RG43, vol. 18, dossier n° 944, *Quebec Central Railway. Rules and Regulations [...]*, juin 1883, p. 20 ; AMF (Saint-Constant), P170, S28, boîte RG59-2, South Eastern Railway, Circular n° 37, 12 février 1884.

¹⁵¹ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.4, Journal de Marie-Angélique Des Rivières, 1850-1851, 19 novembre 1850.

¹⁵² Majorique Marchand, *Le Journal de Majorique Marchand, curé de Drummondville (1865-1889)*, Québec, Septentrion, 1994.

¹⁵³ Archives du Séminaire de Trois-Rivières, FN-0183, Journal intime de Jean-Baptiste Chrétien, 1887-1888.

¹⁵⁴ Voir Christine Hudon, « La sociabilité religieuse à l'ère de la vapeur et du rail », *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*, vol. 10, n° 1, 1999, p. 134-136.

gagner l'intérieur du continent profitent sur les chemins de fer d'un tarif exclusif, inférieur à celui de la seconde classe. Les prix les plus faibles sont ceux de l'Intercolonial, où ces nouveaux arrivants paient moins d'un sou par mille vers 1880 (environ 6 \$ d'Halifax à Lévis)¹⁵⁵. Mais c'est sur le Grand Tronc, qui dessert dès le milieu des années 1850 les quais fluviaux de Lévis, que cette circulation migratoire atteint son volume le plus significatif au milieu du XIX^e siècle. La compagnie canadienne annonce ses tarifs et son service en Angleterre, où elle vend ses billets aux émigrants qui s'embarquent¹⁵⁶, et affecte des trains spéciaux à leur transport quand le nombre de ceux qui arrivent à Québec (ou à Portland) dépasse les capacités du service régulier. Cet effectif varie d'une saison à l'autre, mais s'élève chaque année à plusieurs milliers. Entre 1857 et 1870, plus de 200 000 immigrants montent à bord des trains du Grand Tronc¹⁵⁷.

Certaines catégories professionnelles jouissent aussi d'un traitement particulier. Prix réduits et convois spéciaux mis en service « pour la convenance des membres de la législature¹⁵⁸ », comme le dit une publicité en 1862, sont parfois offerts aux députés par les compagnies ferroviaires desservant les capitales. Dans les convois du Carillon & Grenville, où circulent périodiquement les bûcherons et les draveurs qui composent la main d'œuvre des industries forestières en Outaouais, un tarif préférentiel est accordé aux « raftsmen », qui déboursent 0,01 \$ par mille en 1880¹⁵⁹. À partir des années 1880, les journalistes, qui incorporent au milieu du XIX^e siècle le train à leurs pratiques habituelles, forment une autre catégorie privilégiée. La mobilité, moyen d'observation indispensable à la connaissance du pays, occupe une place centrale dans la sociabilité professionnelle et la conscience corporative que l'on voit émerger, chez les rédacteurs de presse, dans les années 1860 et 1870. Fondée en 1882, la Presse associée de la province de Québec revendique dès sa naissance des tarifs réduits sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur¹⁶⁰. Plusieurs compagnies répondront favorablement. Le South Eastern adresse à ses agents de gares une circulaire édictant un rabais aux membres des

¹⁵⁵ BAC (Ottawa), RG46, vol. 937, Intercolonial Railway, 1879-1881.

¹⁵⁶ *Tariff of Passenger Rates via the Grand Trunk Railway of Canada [...]*, Buffalo, Clapp, Matthews & Co.'s, janvier 1857.

¹⁵⁷ Chiffres tirés d'une compilation des rapports semestriels de la compagnie (1862-1870) et du *Rapport du comité spécial auquel a été renvoyé le rapport annuel du principal agent de l'émigration [...]*, Québec, Thompson et cie., 1860, p. 52-53.

¹⁵⁸ « Compagnies des chemins de fer Grand Ouest et Grand Tronc », *Le Canadien*, 12 mars 1862, p. 3.

¹⁵⁹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 895, Carillon & Grenville Railway, « Return required [...] », 1880.

¹⁶⁰ Voir à ce sujet Florence Le Cam, *Le journalisme imaginé. Histoire d'un projet professionnel au Québec*, Montréal, Leméac, coll. « Domaine histoire », 2009, p. 19-31 ; Alex Gagnon, *loc. cit.*, p. 261-275.

associations professionnelles de journalistes¹⁶¹. Le chemin de fer du Nord, qui offre des tarifs spéciaux aux députés comme aux curés, étend aussi la mesure aux « members of press » en 1883 ; selon sa politique, les commis voyageurs et les troupes de cirque ou de théâtre ont également droit à des réductions¹⁶².

À l'instar des tarifs préférentiels consentis de façon permanente à des groupes spécifiques, les rabais occasionnels offerts par les compagnies éclairent indirectement les usages sociaux du train et la composition de sa clientèle. L'énumération des réductions que les compagnies ferroviaires annoncent dans la presse serait interminable. Plusieurs en octroient quand des activités culturelles – des expositions industrielles ou agricoles et des spectacles variés, voire des événements mineurs comme la « distribution des prix du collège de St. Hyacinthe¹⁶³ » – se déroulent dans une région qu'elles desservent. Les rassemblements politiques, les célébrations collectives (grandes fêtes cycliques ou épisodes ponctuels, comme les funérailles de George-Étienne Cartier¹⁶⁴), les manifestations sportives ou récréatives (une ascension de ballon, le carnaval d'hiver ou la visite, par exemple, du colossal *Great Eastern*, ancré dans la rade de Québec en 1861¹⁶⁵) peuvent aussi disposer les compagnies à réduire le prix des billets pour stimuler la fréquentation, à l'instar des événements locaux susceptibles de créer un achalandage (un bazar à Farnham ou les « noces d'or¹⁶⁶ » d'un prêtre, pour ne citer que deux exemples). Les compagnies, enfin, profitent souvent des fêtes du calendrier liturgique et religieux (celles qui marquent la fin de l'année, mais aussi Pâques, l'Action de grâce, la Saint-Pierre et la Fête-Dieu) pour annoncer des rabais propres à « permettre aux parents et amis de se visiter entre eux¹⁶⁷ ». Toutes les situations qui mettent les populations en mouvement et entraînent des déplacements massifs sont exploitées par les compagnies, qui tirent leur existence d'une mobilité collective qu'elles gagnent à favoriser.

¹⁶¹ AMF (Saint-Constant), P170, S28, boîte RG59-2, Circular n° 38 (Press Ticket Rates), 27 février 1884.

¹⁶² BAC (Ottawa), RG46, vol. 995, North Shore Railway, « Return required by the Minister of Railways [...] », 1883.

¹⁶³ « Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 19 juillet 1853, p. 3.

¹⁶⁴ « Half-fare », *Montreal Witness*, 10 juin 1873, p. 3.

¹⁶⁵ « Le “Great Eastern” venant à Québec », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 5 juillet 1861, p. 3.

¹⁶⁶ « Great Bazaar », *The Waterloo Advertiser and Eastern Townships Advocate*, 20 juillet 1865, p. 3 ; « Chemin de fer Intercolonial », *Gazette des campagnes*, 15 février 1883, p. 8.

¹⁶⁷ « Chemin de fer du Nord », *La Minerve*, 29 décembre 1880, p. 2.

La publicité journalistique ne représente d'ailleurs que la facette la plus visible du phénomène. Si nombre d'offres promotionnelles sont annoncées dans la presse, canal de communication centralisé par l'entremise duquel les compagnies atteignent les lectorats des régions que traversent leurs voies ferrées, plusieurs autres rabais ponctuels, annoncés ou affichés seulement dans les gares, sont parfois offerts aux communautés locales qu'elles desservent. Les archives du South Eastern Railway, qui renferment un livre de lettres circulaires adressées à ses agents de gares, illustrent l'ampleur de cette pratique et la diversité sociale de la clientèle ferroviaire. Entre l'été 1883 et l'été 1885, la compagnie offre aux usagers de ses lignes, dans les Cantons-de-l'Est et en Montérégie, une vingtaine de rabais circonstanciels. Courses de chevaux (à Sweetsburg, Marieville et Farnham), congrès professionnels ou activités associatives (réunions des producteurs laitiers, des enseignants protestants, d'une association médicale et d'une association féminine en faveur de la tempérance), fêtes calendaires (Noël, jour de l'An, célébrations américaines du 4 juillet, Saint-Jean-Baptiste, fête de la Reine et fête de la Confédération), divertissements publiques (régates à Saint-Jean, cirque à Waterloo, foire à Bedford, exposition provinciale de Montréal, exposition agricole à Knowlton) et affaires religieuses (pèlerinage, inauguration d'une église à Freightsburgh)¹⁶⁸ : sollicitée, sans doute, par les organisateurs de certains événements, la compagnie se montre alerte aux occasions que lui donne la vie régionale de remplir ses wagons et d'accorder des rabais susceptibles d'inciter des groupes diversifiés à se déplacer et à le faire en train.

L'abondance et la variété des offres promotionnelles trahissent la pluralité des usages du train et, par extension, le caractère hétéroclite de la faune sociale du wagon. « There are few places, écrit en 1880 un auteur de Belleville, sur le Grand Tronc, in which human nature can be seen under so many different phases as in a railroad car ». Il énumère quelques-uns des avatars du passager : « the old, the young, the sombre-browed, the gay », auxquels il ajoute la « dear old lady », la « middle-aged lady », la « matronly lady with her children nesting around her », le « gentleman » et le « sturdy countryman¹⁶⁹ ». À cette époque où « tout le monde se déplace », lit-on dans une feuille humoristique montréalaise en 1865, le wagon est un espace de confluence où des foules hétérogènes se coudoient : « en voyage les extrêmes se touchent¹⁷⁰ ». L'écrivain

¹⁶⁸ AMF (Saint-Constant), P170, S28, boîte RG59-2, Circular Book, 1883-1885.

¹⁶⁹ T. O'Hagan, « Incidents in a Railroad Car », *Canadian Illustrated News*, 22 mai 1880, p. 327.

¹⁷⁰ Guillemot, « Croquis de voyageurs », *Le Perroquet*, 5 août 1865, p. 115-116 ; 12 août 1865, p. 120.

Arthur Cassegrain serait d'accord. Dans *La Grand-Tronciade*, long poème comique publié en 1866, il narre un voyage entre Lévis et Rivière-du-Loup et recense le « personnel » social qu'il rencontre à bord des chars. C'est la bigarrure, ici encore, qui marque le tableau : il y découvre des « villageois » et des « citadins », des avocats, des notaires et des « bourgeois », un marchand, un seigneur et un shérif, un « grave marguillier » et un « gros *habitant* », un « homme du ministère » et son « opposant », des « jeunes écoliers avec leur tendre mère », des « filles à foison », d'autres encore et la masse des « braves gens¹⁷¹ » qui occupent la seconde classe.

Dans ces portraits humoristiques et littéraires, il faut signaler à coup sûr le poids de la fiction et du poncif. Mais c'est précisément dans la caricature que se trouve leur force révélatrice. Le ressort comique de ces tableaux fictionnalisés réside en fait dans la conjonction du réel et du stéréotype. S'ils font rire leur lecteur, c'est parce qu'il reconnaît, à travers les traits grossis de l'exagération, des réalités que son expérience des chars lui rend familières. Bref, ils disent en la caricaturant une vérité de la vie ferroviaire : la composition de la faune du wagon transcende au milieu du XIX^e siècle les divisions sociales entre les âges, les sexes, les fortunes, les professions, les langues et les identités. Ils résument la disparité sociale que suggère la convergence des sources quantitatives et qualitatives ; ils font deviner la cohue et les contrastes d'une population mobile dont les membres, séparés par de profonds écarts, se croisent pourtant dans ce train qu'ils ont en commun d'avoir intégré à leurs habitudes.

*

Reprendons le journal intime de Marie-Angélique Des Rivières, qui habite Malmaison, au sud-est de Saint-Jean, avec son époux Henri Des Rivières. Rédigés quotidiennement, les multiples cahiers qui le composent couvrent plusieurs décennies. Ce document d'une extrême richesse illustre de façon exemplaire les processus historiques restitués dans les pages qui précédent.

¹⁷¹ Arthur Cassegrain, *La Grand-Tronciade ou itinéraire de Québec à la Rivière-du-Loup*, Ottawa, Desbarats, 1866, p. 11, p. 19, p. 20, p. 23, p. 27 et p. 32. Voir à ce sujet Alex Gagnon, « Un poète de première classe. Espace ferroviaire et espace social dans *La Grand-Tronciade* d'Arthur Cassegrain (1866) », *Voix et images*, vol. 46, n° 3 (138), printemps/été 2021, p. 87-103.

Chez les Des Rivières, la mobilité existe d'abord indépendamment du rail : les membres de la maisonnée se rendent à Montréal en voiture à l'hiver – voyage courant – bien avant l'implantation du service hivernal sur le Champlain & St. Lawrence. L'accessibilité du chemin de fer, toutefois, rend les déplacements usuels moins longs et plus commodes, et pousse du même coup la famille à les rendre plus fréquents. En décembre 1851, les Des Rivières accueillent favorablement la cessation des fermetures hivernales : « comme c'est un grand avantage d'avoir les chars en hiver ». L'extension de la ligne jusqu'à Saint-Lambert est également saluée : « il faut avouer que c'est un grand comfort¹⁷² ». Le train s'installe dans une trame d'habitudes qu'il ne révolutionne pas, mais que sa présence vient renouveler et renforcer. Tous les membres de la famille le prennent : Henri Des Rivières, son épouse, les enfants et même le jardinier, que l'on envoie à Montréal pour l'achat de plantes et d'« arbres fruitiers¹⁷³ » ; les invités reçus à Malmaison y arrivent souvent par les chars, dans lesquels le curé habitant la résidence familiale, on l'a vu, voyage communément aussi. Le train est l'adjvant, le véhicule des déplacements courants : on le prend pour aller s'approvisionner à la ville, on y monte pour rendre visite à la famille et à des amis, on l'utilise enfin pour les affaires professionnelles. Entre 1842 et 1871, les Des Rivières prennent continuellement le train. Mais à mesure que les voies ferrées se multiplient dans la région (le Champlain & St. Lawrence, le Stanstead, Shefford & Chambly, le Montreal & Vermont), la fréquence des voyages augmente. Les membres de la famille montent au moins 22 fois, en 1848, dans les chars du Champlain & St. Lawrence, pour se rendre en ville et en revenir. Cette pratique se généralise après l'ouverture en 1865 du Montreal & Vermont, dont l'une des stations est établie à deux pas du manoir familial : en 1871, les Des Rivières, ensemble ou séparément, prennent le train plus de 190 fois¹⁷⁴. La publicité ferroviaire s'introduit d'ailleurs chez eux avec les journaux et les indicateurs. À l'été 1861, ils profitent des rabais du Grand Tronc et prennent un train bondé – « many had no seats¹⁷⁵ » – pour aller admirer à Québec le *Great Eastern*.

Plus que d'autres, mais comme tant d'autres aussi, les Des Rivières développent au fil du XIX^e siècle l'habitude des chars. Prendre le train devient une expérience commune, banale.

¹⁷² AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.6, Journal personnel, 1851-1853, 20 janvier et 20 février 1852.

¹⁷³ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.4, Journal personnel, 1850-1851, 24 octobre 1850.

¹⁷⁴ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.3 et M2012.63.1.12, Journaux personnels, 1847-1848 et 1871.

¹⁷⁵ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.9, Journal personnel, 1861-1862, 25 juillet 1861.

L’expansion du réseau ferroviaire accentue la mobilité de la famille entière : le chemin de fer décuple les habitudes de transport auxquelles il s’intègre ; tous les déplacements exigés par la vie courante mènent à la gare ; la fréquentation du train, enfin, n’exclut aucun des membres du ménage. Le voyage à Québec toutefois introduit dans le portrait un autre phénomène. Il relève d’une logique différente : le train n’y est plus l’outil de la mobilité usuelle ; il est le lieu du loisir. Mais, ici encore, les Des Rivières illustrent des pratiques collectives qui les dépassent. Car si le chemin de fer se greffe aux habitudes courantes des populations québécoises, il leur offre aussi un moyen de sortir de l’espace-temps des jours ordinaires.

Ce sera la matière du prochain chapitre.

CHAPITRE 5

LES DÉLICES DE L'EXCURSION

À l'automne 1850, l'écrivain Henry David Thoreau arrive au Bas-Canada à bord d'un train du Champlain & St. Lawrence. Il est en « randonnée ». Le groupe de touristes américains dont il fait partie compte 1500 plaisanciers. Il visite Montréal un « guide¹ » à la main, raconte-t-il, avant de gagner la région de Québec, où il admire la citadelle, les chutes Montmorency, celles de la Chaudière et le sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré, le coût total de son voyage s'élevant à 12,75 \$.

L'historiographie du loisir a souvent relié l'« industrialisation du tourisme », au cours du XIX^e siècle, aux développements conjoints du rail et du guide touristique moderne. Les deux phénomènes, en effet, sont contemporains. En Europe occidentale, des collections éditoriales et spécialisées visant à fournir au touriste des informations systématiques sur les principaux itinéraires et sur l'organisation matérielle du voyage – les guides Murray en Angleterre, Baedeker en Allemagne, Joanne en France – fleurissent en même temps que le réseau ferroviaire². Comme l'ont observé des historiens européens, le chemin de fer transforme « l'usage du temps libre ». S'il n'invente pas l'« association entre loisirs et voyage³ », engrainée, déjà, dans les sensibilités et les pratiques de l'élite préindustrielle, il l'intensifie en revanche et l'impose à de nouvelles catégories sociales. La corrélation souvent constatée, au Québec, entre l'essor de la vapeur et l'ascension du tourisme⁴ suggère une évolution analogue, dont le voyage de Thoreau fournit une illustration. La déclinaison québécoise de cette mutation des usages du temps libre, au milieu du XIX^e siècle, reste toutefois largement inconnue.

¹ Henry David Thoreau, *Un Yankee au Québec*, Montréal, Stanké, 1996 [1866], p. 9 et p. 25.

² Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, coll. « Le champ médiologique », 1999, p. 58 et suivantes ; Sylvain Venayre, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Histoire », 2012, p. 428 et suivantes.

³ Roy Porter, « Les Anglais et les loisirs », dans Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2009 [1995], p. 33.

⁴ Voir à ce sujet France Gagnon, « 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*, Université Laval/Université du Québec à Montréal/Université du Québec à Trois-Rivières, 1992, p. 105, p. 116 et p. 124.

Ces observations mènent à une autre facette de la ferroviarisation des pratiques : l’inscription progressive du train dans les loisirs et les plaisirs des populations québécoises ; le refaçonnement des pratiques récréatives par les chemins de fer ; l’élaboration et la diffusion sociale, en somme, de loisirs fondés sur la mobilité ferroviaire et d’une mobilité ferroviaire fondée sur le plaisir, sur le délassement et non sur les nécessités du déplacement utilitaire. La force d’acculturation que les compagnies ferroviaires exercent sur les pratiques au XIX^e siècle ne s’exprime pas uniquement dans leur capacité à graver dans les habitudes de transport le recours massif à une technologie nouvelle, mais aussi dans leur capacité à faire voyager des masses d’individus qui n’ont pourtant pas *besoin* de le faire.

5.1 Les « plaisirs » de la promenade : émergence d’une mobilité récréative

À l’été 1836, entre Montréal et Saint-Jean, la vitesse de la vapeur et l’horaire du Champlain & St. Lawrence autorisent – le dimanche, notamment – des escapades dont les citadins découvrent vite l’intérêt. Dès les jours suivant son inauguration, le chemin de fer paraît offrir un plaisir nouveau : « A few years ago, a trip to Laprairie was considered a very pleasant excursion for families, but it is now extended to St. Johns, and [...] many avail themselves of the novelty afforded by the railroad⁵. » Les plaisanciers forment une portion considérable de sa clientèle. « Plusieurs partis de plaisir, observe un correspondant, laissent Montréal chaque jour pour St.-Jean, où l’on peut rester quelques heures, et revenir dans la même après-midi⁶. » L’exotisme de la locomotive fonde cet engouement. Aux distractions de la promenade se mêle la curiosité suscitée par le nouvel objet technique, comme le signale le témoignage d’un excursioniste. « The idea was first broached at the chateau of a friend with whom I had engaged to breakfast the previous evening ; trusting to his liberality in lending me the means (for I was penniless at the time). Our minds were soon made up ». Le dimanche 21 août 1836, il renonce à l’office religieux et gagne La Prairie, où fume la locomotive. La vitesse du train attire son attention, « for the trees went as fast one way as we did another⁷ ». Il mange à Saint-Jean, il visite le village, puis rentre à Montréal. L’amusement réside surtout dans l’expérience du train, finalité de l’excursion.

⁵ Sans titre, *Montreal Gazette*, 9 août 1836, p. 2.

⁶ Sans titre, *Le Canadien*, 19 août 1836, p. 2.

⁷ AMF (Saint-Constant), C006, S1, SS1, boîte 14, témoignage de Charles Kadwell [*The Gazette*, 15 avril 1946], 1836.

Mais ce plaisir inédit survivra durablement à l'attrait de la nouveauté. Sa trace est persistante dans les documents des années suivantes. En juillet 1838, « 150 messieurs » de Montréal prennent un train jusqu'à Saint-Jean, où ces « amateurs d'excursion⁸ » s'embarquent sur un vapeur ; ils regagneront la ville en soirée après une croisière sur le lac Champlain. Vers 1840, l'horaire des trains du dimanche s'adresse ouvertement au promeneur : « The Sunday arrangement will enable parties to go to or from Montreal or St. Johns, and back the same day⁹. » En rénovant l'un des segments d'une route internationale ancienne, la ligne stimule d'ailleurs l'affluence des touristes américains. En 1846, la compagnie estime que le « pleasure travel¹⁰ » lui procure environ le tiers de ses passagers.

Si l'usage récréatif du train est attesté dès 1836 dans la région montréalaise, son essor connaît un tournant décisif vers 1850. La multiplication des chemins de fer renforce l'attrait de la promenade en agrandissant l'éventail des itinéraires. À l'été, des excursions à Saint-Hyacinthe sont régulièrement offertes le dimanche. « Ce trajet est sans contredit le plus beau [...] dans les environs de Montréal », s'extasie un excursionniste enchanté d'une balade sur le St. Lawrence & Atlantic. Les « bords riants » du fleuve à Longueuil, les « rives du Richelieu », la « plaine immense » qui se déroule à l'ombre de la « majestueuse montagne » de Beloeil, et le « paradis terrestre », enfin, que constitue le village de Saint-Hyacinthe, « lieu de délices » dont les jardins « répandent leur parfum », font de cette randonnée estivale un délassement idéal. « Nous espérons que le parti de plaisir d'hier sera répété plusieurs fois durant la belle saison¹¹ », conclut-il. « Fresh air, bright skies, pure waters, and fresh trees and grass », rêvasse son homologue du *Herald*, qui annonce à l'été 1851 une promenade ferroviaire à Rouses Point (New York) : « These excursions are just now becoming very popular, and they deserve to be so¹² », car les plaisirs qu'elles autorisent sont à la fois nobles et purs. À partir de 1853, le Grand Tronc ouvre des horizons neufs. Un rédacteur du *Pays*, qui revient d'un voyage à Portland dans un « convoi rempli d'amateurs-excursionnistes », décrit la nouvelle mode qui s'empare des élites montréalaises. « Les excursions sont à l'ordre du jour [...]. On en parle dans les salons, on en

⁸ « Voyage de plaisir », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 1^{er} août 1838, p. 2.

⁹ « Champlain and St. Lawrence Railroad », *Montreal Gazette*, 31 juillet 1841, p. 1.

¹⁰ BAC (Ottawa), RG30, vol. 3007, Currency Issues, Letterbook, 1837-1851, lettre du 6 mars 1846.

¹¹ Sans titre, *La Minerve*, 8 juillet 1850, p. 2.

¹² « Pleasure Trips », *Montreal Herald*, 5 septembre 1851, p. 2.

parle dans les bureaux, on en parle dans les rues, on en parle partout. Les coins de rues en sont noircis, les *hand-bills* en sont partout distribués », et « presque chaque jour » s’élabore le projet « d’un charmant voyage de plaisir¹³ ». À l’été 1856, alors que deux excursions se déroulent le même jour, un rédacteur en plein désarroi versifie son dilemme : « How happy could I be with either / Were t’other dear charmer away¹⁴ ! »

Le train, en un mot, devient vers 1850 l’une des composantes essentielles du loisir citadin. On voit émerger sur les voies ferrées une *mobilité récréative* fondée sur l’exploration de lieux et de paysages qui brisent les routines du quotidien urbain. Le déplacement y perd sa fonction pratique, à laquelle se substitue une fonction récréative, orientée vers le plaisir et le divertissement. L’escapade qu’il procure permet une fuite hors de l’espace-temps des jours ordinaires. Les pratiques qui se cristallisent à Montréal calquent celles qui émergent en Europe en même temps que les premières lignes. En Angleterre, des voyages d’agrément se tiennent, dès 1830, sur le chemin de fer de Manchester et Liverpool, et les excursions organisées – celles, notamment, que programme Thomas Cook à partir de 1841 – se multiplient dans les années suivantes¹⁵. En France, où la voie ferrée liant Paris à Saint-Germain, ouverte en 1837, doit son succès aux excursions du dimanche, les « trains de plaisir » se répandent à la fin des années 1840, alors que le réseau atteint les rivages de la Manche¹⁶.

La soif de « plaisir » qu’enregistre la presse montréalaise et que manifeste la clientèle citadine, vers 1850, présente un potentiel commercial qui pousse les compagnies ferroviaires, dans la seconde moitié du siècle, à soutenir activement son essor et sa diffusion. Les sources démontrent qu’elles ont en effet pleinement conscience de la valeur lucrative du loisir, qui leur apparaît comme une ressource exploitable qu’elles s’efforcent de faire fructifier. À partir des années 1850, l’ensemble des entreprises qui naissent et s’installent dans le paysage ferroviaire local fondent en partie leur espoir de rentabilisation sur les promesses du développement touristique. En 1857, tandis que débute la construction de leur ligne, les directeurs du Stanstead,

¹³ « Excursion à Portland », *Le Pays*, 7 septembre 1853, p. 3. Souligné dans le texte.

¹⁴ « Pleasure Trip », *Montreal Herald*, 3 juillet 1856, p. 2.

¹⁵ Roy Porter, *loc. cit.*, p. 35-40 ; Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, p. 114.

¹⁶ Marie-Suzanne Vergeade, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d’agrément sur le réseau de l’ouest, des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie & société*, vol. 9, n° 1, 1990, p. 115-117 et p. 127.

Shefford & Chambly misent sur les « unrivalled beauties of the magnificent scenery through which it passes¹⁷ », susceptibles d'affrioler touristes et randonneurs. Le discours des promoteurs ferroviaires de la période porte en outre la trace d'une réflexion stratégique sur la captation des clientèles récréatives. La bourgeoisie féminine, note par exemple Thomas Keefer, bénéficie de conditions d'existence propices à la mobilité d'agrément : « it would be sound policy [...] to encourage a spirit of locomotion in that sex which is supposed to be attracted by every reduction in price, and which has both leisure to travel, and the power of obtaining ways and means from those who must remain at home¹⁸ ». La composition thématique de la publicité ferroviaire suffit d'ailleurs à confirmer l'importance que les compagnies reconnaissent aux plaisanciers : les jouissances du voyage d'agrément et la tenue d'excursions spéciales occupent dès 1850 une place significative dans l'arsenal publicitaire qu'elles mobilisent incessamment pour annoncer leur service et stimuler l'usage du train.

Rien n'indique mieux, peut-être, la constance et le poids de la mobilité récréative, au cours du XIX^e siècle, que la concentration estivale de l'achalandage ferroviaire, qui épouse le rythme bicéphale des activités touristiques, marqué par l'alternance de l'été, appelé d'ailleurs « the excursion season¹⁹ », et de l'hiver, période d'accalmie. Les signes de cette saisonnalité fondamentale du rail sont nombreux. Intimement liée aux loisirs et au tourisme, la publicité ferroviaire fleurit majoritairement durant l'été : près de 75 % des 531 réclames que mon dépouillement a répertoriées dans *Le Canadien* et *La Minerve*, entre 1846 et 1886, sont parues entre mai et octobre. C'est également pendant la saison chaude que le nombre de trains quotidiens circulant sur le réseau atteint chaque année son apogée (tableau 1.3), et les statistiques de fréquentation confirment la supériorité de l'achalandage estival. Entre 1847 et 1863 sur les lignes du Champlain & St. Lawrence et du Montreal & Champlain, son successeur, juillet, août et septembre sont généralement les mois où la vente des billets connaît ses sommets, s'opposant ainsi au creux hivernal que les livres de comptes enregistrent invariablement chaque année²⁰. Les données du Grand Tronc corroborent cette tendance lourde. Des années 1850 aux années 1880, le

¹⁷ *Report of the Directors of the Stanstead, Shefford and Chambly [...]*, Waterloo, Office of The Advertiser, 1857, p. 14.

¹⁸ Thomas Coltrin Keefer, « Travel and Transportation », dans *Eighty Years' Progress of British North America [...]*, Toronto, L. Stebbins, 1863, p. 248-250.

¹⁹ « Reduced Railway Fares », *The Quebec Mercury*, 10 juillet 1855, p. 2.

²⁰ BAC (Ottawa), RG30, vol. 134, 135, 136, 286 et 287, Journals, 1847-1863.

nombre de passagers voiturés annuellement dans ses wagons est systématiquement plus élevé durant le deuxième semestre de chacun des cycles annuels, qui couvre le temps fort de la période estivale²¹. Ces disparités saisonnières sont largement attribuables au calendrier de la mobilité récréative. L'excursion hivernale existe, certes, mais c'est pendant l'été que les plaisanciers envahissent les gares, comme ce correspondant du *Pays* qui, profitant de sa « bienheureuse vacance » en 1852, raconte avoir « commencé dès les premiers jours d'août [...] à lire toutes les affiches de chemins de fer et de bateaux à vapeur²² ».

Que signifie ce dualisme saisonnier ? Il découle du rapport étroit qui se noue, dès le milieu du siècle, entre le chemin de fer et le loisir ; il montre le poids du voyage de plaisance dans l'achalandage des voies ferrées ; il exprime l'influence du train sur l'usage du temps libre et les pratiques récréatives d'une vaste population, amenée à incorporer la mobilité ferroviaire à son divertissement, voire à fonder celui-ci sur des activités que la mobilité ferroviaire contribue à forger ou à faire exister. On aurait tort, cependant, de voir dans ce phénomène un fait monolithique : ces loisirs que les contemporains appellent souvent indistinctement « voyage de plaisir » et « excursion » regroupent en réalité des pratiques diverses. Deux grands types de déplacement dominent le champ des usages récréatifs du train, entre 1836 et 1886. L'excursion brève, d'un côté, catégorie qui regroupe l'ensemble des promenades restreintes dans l'espace comme dans le temps, définies par leur courte durée et qui s'accomplissent à l'intérieur d'une seule journée, ménageant au plaisancier un divertissement éphémère ; la villégiature, de l'autre. Leur développement simultané illustre le pouvoir de façonnement que l'implantation de la technologie ferroviaire exerce progressivement sur les usages d'une collectivité.

Peut-on retracer l'évolution, les visages et les publics de ces deux mobilités ferroviaires ?

5.2 Les joies de la « verdure » : avatars et diffusion de l'excursion ferroviaire

Distinguons d'entrée de jeu l'excursion individuelle, que tout usager peut entreprendre à tout moment en utilisant des trains réguliers, de l'excursion collective, qui est un événement organisé, et le plus souvent publicisé, auquel le public dans son ensemble est invité à participer.

²¹ Données tirées d'une compilation des rapports annuels et semestriels de la compagnie.

²² J. D., « Vacances d'Août », *Le Pays*, 19 août 1852, p. 4.

Soucieuses de stimuler l'usage récréatif du chemin de fer, les compagnies ferroviaires mobilisent deux stratégies pour promouvoir les excursions privées. La première réside dans l'aménagement des horaires. Dès 1840, comme le révèle sa correspondance, la conception de programmes favorables aux excursions est l'une des priorités du Champlain & St. Lawrence. En 1841, la compagnie résiste à une proposition du maître général des Postes, qui suggère une refonte des horaires pour optimiser le transport des malles : « Le départ de Montréal dès 7 heures du matin, écrit-elle, nous priverait [...] de ces parties de plaisir qui se font si souvent à St. Jean, et qui reviennent le même jour²³ ». La principale stratégie consiste cependant à consentir des rabais spécifiquement rattachés au déplacement récréatif. Les compagnies la pratiquent constamment à partir des années 1850. À l'été 1855, par exemple, des « billets pour voyages de plaisir d'été » sont offerts sur le Grand Tronc « à des prix extrêmement réduits²⁴ » : valides durant deux jours, ils autorisent un aller-retour entre deux gares du district de Montréal, permettant au plaisancier l'excursion de son choix. Des réductions similaires sont régulièrement annoncées dans les décennies suivantes. Elles s'attachent parfois à des jours spécifiques : il existe des tarifs d'excursion valides « le samedi seulement²⁵ » et d'autres offerts lors des fêtes calendaires, « pour l'avantage du grand nombre de personnes qui désirent faire quelques courtes excursions²⁶ ». En dépit des conditions qu'il impose, ce type de rabais procure à l'usager l'avantage de la flexibilité. Il l'incite à intégrer le train à ses loisirs en se prévalant d'offres qu'il peut adapter à ses préférences.

Les compagnies ferroviaires favorisent encore davantage les excursions collectives. Comme le précise l'une d'elles, en 1851, elles constatent le « grand succès » du « voyage de plaisir » et s'efforcent de répondre favorablement au « grand nombre des citoyens [qui] ont manifesté le désir²⁷ » de goûter ce divertissement nouveau. Elles sont parfois les instigatrices des excursions, programmant des trains spéciaux destinés exclusivement à des voyages de plaisir « à Bon Marché²⁸ » dont elles fixent à la fois l'horaire, le prix et la destination. Mais les stratégies

²³ Lettre de W. D. Lindsay au maître général des Postes (2 juin 1841), *AJAPC*, vol. 5, n° 1, 1846, appendice F.

²⁴ « Chemin de fer du Grand Tronc », *Le Pays*, 11 juillet 1855, p. 4.

²⁵ « Chemin de fer du Grand Tronc. Excursion du samedi », *La Minerve*, 8 juin 1874, p. 2.

²⁶ « Chemin de fer du Grand-Tronc. Dieu sauve la Reine ! », *Le Canadien*, 21 mai 1884, p. 2.

²⁷ « Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique », *La Minerve*, 9 août 1851, p. 3.

²⁸ « Grand Tronc de chemin de fer », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 7 août 1854, p. 3.

qu'elles adoptent sont multiples. Elles accordent des tarifs préférentiels aux groupes, à l'image du Montreal & New York qui interpelle les plaisanciers dès 1853 : « Les personnes désirant faire un voyage de plaisir à Plattsburgh et revenir, si elles sont au nombre de douze, peuvent avoir des billets à *moitié prix*²⁹. » Elles permettent également à des associations et à des particuliers de louer des wagons ou des trains. Dès 1856, par exemple, une publicité du Grand Tronc propose des forfaits spéciaux à ces « parties forming pleasure excursions, or pic-nics, to Beloeil, St. Hilaire, St. Hyacinthe [...], or to Pointe Claire, St. Anne's, Vaudreuil³⁰ », allouant aux collectifs nombreux l'occupation exclusive de chars entiers. Les modalités sont variables, mais on trouve sur l'ensemble des chemins de fer des stratégies d'incitation à la mobilité récréative. Même les lignes excentrées comme celle du village d'Industrie (Joliette) voient passer leurs cohortes d'excursionnistes.

Malgré l'abondance et la variété de ces excursions collectives, ce qui frappe surtout est la fixité de ce type de divertissement, dont les paramètres, rodés dans les années 1850, demeurent ensuite à peu près invariables. Le plaisir champêtre, d'abord, est la principale raison d'être de ces promenades ferroviaires. Le train est l'instrument donnant accès à des espaces naturels convoités, qu'il rend atteignable : il transporte le plaisancier vers des lieux bucoliques, lui procure un contact avec l'air pur et les fraîcheurs d'une campagne située généralement dans l'arrière-pays ou la périphérie d'une ville ou d'un centre régional. Des amusements variés viennent souvent agrémenter cette immersion rurale. Les récits et la publicité qui foisonnent dans les journaux cataloguent les plus typiques : des musiciens égaient l'ambiance, comme cet « excellent orchestre pour danses et quadrilles³¹ » qui escorte des excursionnistes au mont Saint-Hilaire en 1860 ; munis d'un panier de provisions ou profitant des « rafraîchissements » qui leur sont vendus, les promeneurs se restaurent en plein air et s'adonnent au « pic-nic dans [un] bocage qui joint le débarcadaire du Chemin de Fer³² » ; les balades riveraines ou forestières, voire les « promenades en chaloupes³³ », ajoutent à la déclinaison du plaisir pastoral tandis que des « jeux athlétiques³⁴ »

²⁹ « Changement d'heures. Chemins de fer de Montréal [...] », *Le Pays*, 25 janvier 1853, p. 4. Souligné dans le texte.

³⁰ « Grand Trunk Railway », *Montreal Herald*, 26 juin 1856, p. 3.

³¹ « Fête Champêtre au Mont Saint Hilaire », *La Minerve*, 21 juillet 1860, p. 3.

³² « Pic-nic au village d'Industrie », *La Minerve*, 3 juillet 1851, p. 3.

³³ « Chemin de fer Québec et lac St-Jean », *L'Événement*, 30 juin 1884, p. 5.

³⁴ « Chemin de fer le Grand-Tronc et le Chemin de fer “Canada Atlantic” », *La Minerve*, 28 juin 1883, p. 3.

offrent à d'autres des activités moins contemplatives. Ces délassements s'étendent sur quelques heures, les excursionnistes regagnant leur résidence le soir venu.

Des finalités morales ou idéologiques se mêlent parfois à ces excursions collectives. Plusieurs, en effet, ont une dimension philanthropique. On en trouve dès les années 1850, mais c'est à partir de la fin des années 1870, surtout, que se multiplient ces excursions où l'humanitaire se conjugue au loisir. Les causes qu'elles soutiennent sont diverses. Certaines rassemblent des collectifs qui militent en faveur de la tempérance ; d'autres ont une vocation caritative et visent à récolter des fonds « au profit des pauvres³⁵ » d'une paroisse ou destinés à secourir des communautés ruinées par un désastre (grêle, incendie, etc.). D'autres encore ont plutôt un caractère politique : elles appuient un parti, défendent le patriotisme francophone, servent l'avancement de la colonisation, comme cette excursion de Québec à Trois-Rivières « au bénéfice des colons³⁶ » en 1879. La multiplication vers la fin de la période de ces voyages intéressés indique l'enracinement, dans les loisirs, de l'excursion ferroviaire, qui exerce sur le public une attraction suffisamment forte pour que des organisateurs puissent la percevoir comme un moyen efficace de soutenir ou de financer les causes qu'ils défendent.

Car l'excursion fait fureur et se propage partout sur le territoire. Les formules qui se fixent au cours des années 1850 et qui s'élaborent, à l'origine, dans la région montréalaise se répandent ensuite en suivant l'évolution et la géographie du réseau. L'excursion se diffuse d'autant plus facilement dans les pratiques qu'elle est infiniment modulable, trouvant sur chaque voie ferrée des lieux propices aux appropriations régionales. De Saint-Jean à Sorel, de Saint-Hyacinthe à Saint-Lin ou Saint-Jérôme, de Vaudreuil à Chambly : les villages et contrées verdoyantes qui environnent l'île de Montréal, au sud et au nord, à l'est comme à l'ouest, offrent aux citadins une pléthore de destinations accessibles qui leur permettent de « respirer le bon air frais qu'ils ne peuvent trouver³⁷ » en ville et qui se popularisent au cours de la période. Mais chaque ville régionale possède aussi ses campagnes avoisinantes. À partir de Sorel, on peut faire des excursions à Drummondville et à Knowlton, où l'on visite le « joli bosquet situé sur les bords

³⁵ « Grande excursion à Saint-Jérôme », *L'Opinion publique*, 28 juin 1877, p. 312.

³⁶ « Emparons-nous du Sol. Colonisation ! Colonisation !! », *Le Canadien*, 19 septembre 1879, p. 3.

³⁷ « Première grande excursion à St. Jérôme et St. Lin », *La Minerve*, 20 juillet 1880, p. 2.

du lac³⁸ ». Les plaisanciers de Waterloo peuvent opter pour Bolton ou Magog, alors que les trifluviens choisiront les « jolies campagnes » de Sainte-Anne-de-la-Pérade et les « pittoresques paysages³⁹ » des Grandes Piles. Les Maskoutains apprécient le « délicieux bocage⁴⁰ » d'Abbotsford et les excursionnistes de Sherbrooke s'ébattent sur les « bords enchanteurs⁴¹ » du lac Aylmer. Le même processus se répète partout : des espaces de loisirs émergent en bordure des voies ferrées, qui stimulent une mobilité récréative parmi les populations qu'elles desservent.

L'évolution des pratiques excursionnistes dans la région de Québec illustre ce processus avec une particulière clarté. Dès 1855, la ville devient le foyer d'excursions ferroviaires fréquentes, dont les destinations favorites sont déterminées par le tracé du Grand Tronc. Des excursionnistes fréquentent Montmagny, mais les chutes de la rivière Chaudière, dont le « delightful neighborhood abounds with charming scenery⁴² », offrent aux promeneurs un site de prédilection que la publicité ferroviaire cible régulièrement jusque dans les années 1860. L'agrandissement du réseau entraîne, à partir de 1870, un déplacement des préférences et l'élection de sites nouveaux. L'éphémère existence du chemin à lisses entre Québec et Gosford révèle au citadin les charmes insoupçonnés de la rivière Jacques-Cartier, où des excursions organisées attirent quelques milliers de passagers⁴³ durant les étés de 1871 et de 1872. Dans les journaux, des rédacteurs s'extasient devant les beautés d'un endroit qu'ils découvrent : « the wildness of the cascade, the deep and solemn stillness of the dark pools below, studded with beautiful islands, and the rich verdure of the banks⁴⁴ » émerveillent un collaborateur du *Morning Chronicle*. Mais la richesse première du lieu se trouve en outre bonifiée par la compagnie, qui sculpte et perfectionne le site pour créer un espace de divertissement⁴⁵. En 1871, on y bâtit un pavillon destiné aux danseurs, qui déroule un long plancher rectangulaire sous une toiture en treillis ornementée de verdure ; l'année suivante, on trace des sentiers pédestres ponctués de bancs où les excursionnistes peuvent se reposer dans l'ombre odoriférante d'un bosquet riverain.

³⁸ « Excursion à Knowlton », *Le Sorelois*, 4 juillet 1882, p. 2.

³⁹ « Excursion à Ste. Anne », *Le Journal des Trois-Rivières*, 13 juin 1878, p. 2 ; « Nouvelles locales », 18 août 1879, p. 2.

⁴⁰ « Pique-Nique », *Le Courier de Saint-Hyacinthe*, 28 août 1877, p. 2.

⁴¹ « Le “Québec Central” », *Le Progrès*, 23 mars 1877, p. 2.

⁴² « Grand Trunk Railway. Cheap Excursions [...] », *Morning Chronicle*, 11 juillet 1860, p. 3.

⁴³ On en dénombre 5382 à l'été 1872 (BAC (Ottawa), RG46, vol. 1014, Quebec & Lake St. John Railway, 1875).

⁴⁴ « Scenery on the Line of the Gosford Railway », *Morning Chronicle*, 22 juin 1872, p. 2.

⁴⁵ « The Temperance Pic-Nic Yesterday », *Morning Chronicle*, 18 août 1871, p. 2.

Pêcheurs, canotiers et promeneurs se partagent les plaisirs d'un site où se confondent aménagement paysager et nature sauvage.

L'abandon du chemin à lisses, en 1873, sonne le glas de ce parc sylvestre. Mais, sur la rive sud du fleuve, le Lévis & Kennebec assure alors la relève. « Les meilleures conditions seront faites à ceux qui ont le désir d'organiser des parties de plaisir », clame en juin 1875, dans les jours qui précèdent sa mise en service, une publicité que la compagnie adresse aux « organisateurs de pique-nique⁴⁶ ». Ceux-ci seront au rendez-vous : au milieu des années 1870, le nouveau chemin de fer inscrit la Beauce dans les itinéraires à la mode, et c'est souvent à Saint-Anselme, où la compagnie aménage un nouveau parc dans un bocage adjacent à la station, que les citadins vont « respirer l'air frais et pur de la campagne » près des « eaux limpides⁴⁷ » de la rivière Etchemin. Les journaux, à nouveau, s'emballent et rivalisent de zèle pour vanter un lieu qu'ils décrivent superlativement comme un site inégalé. Regardons-le avec les yeux d'un rédacteur de *L'Événement* : ce « bijou de parc » offre une « promenade délicieuse » ornée « d'allées magnifiques sous un dôme non interrompu de verdure » et « de tonnelles sans nombre » ; le marcheur y découvre « des endroits charmants » auxquels le conduisent des escaliers pratiqués « dans le tuffe et la pierre » ; un étang artificiel et ensemencé, une statue et un plancher pour les amateurs de quadrilles achèvent de combler les sens de l'excursionniste⁴⁸.

L'attrait de Saint-Anselme pâlit à la fin des années 1870 ; la rive nord reprend le flambeau de l'innovation plaisancière. À partir de 1877, l'ouverture graduelle du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental prescrit aux excursionnistes de nouvelles destinations : c'est à Pont-Rouge et à Portneuf que nombre de citadins, dès lors, vont trouver remède, « pour une journée du moins », à la « fournaise⁴⁹ » de la ville. Mais c'est le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, surtout, qui ouvre des horizons neufs. Successivement mis en service à partir de 1881, ses tronçons étendent l'écosystème des excursions ferroviaires. Où les citadins peuvent-ils se rendre pour « passer d'agréables moments de récréation et se délasser de leurs rudes labeurs » ? Le

⁴⁶ « Chemin de fer Levis & Kennebec », *Le Canadien*, 10 juin 1875, p. 2.

⁴⁷ « Les trains d'excursion sur le chemin de Lévis et Kennebec », *Le Canadien*, 30 juin 1876, p. 2.

⁴⁸ « Sur le Kennébec », *L'Événement*, 14 septembre 1876, p. 2 ; « Irish National Pic-Nic », 11 août 1876, *Morning Chronicle*, p. 2.

⁴⁹ « Pour la campagne », *L'Électeur*, 7 août 1882, p. 2.

« lieu le plus convenable⁵⁰ » se trouve certainement au lac Saint-Joseph, répond *Le Canadien*. Dès 1882, un bateau à vapeur sillonne ses eaux et un hôtel y est établi : l'été, on y danse, on y pêche et on y fait des promenades lacustres ; on peut y patiner l'hiver⁵¹. La compagnie, du reste, stimule ces pratiques en abaissant ses tarifs le samedi et en exploitant chaque semaine des convois d'excursions⁵², souvent bondés de voyageurs, rapporte la presse, qui se rendent à Saint-Raymond, autre destination très courue. À mesure que la voie ferrée s'enfonce dans les forêts, les plaisanciers dépistent de nouveaux terrains de jeux. Le lac Édouard accueille à l'automne 1886 ses premiers groupes d'excursionnistes, sensibles à la grandeur des lieux et au cours tantôt hérisse, tantôt calme de la rivière Batiscan⁵³.

Le cas de la région de Québec exemplifie admirablement la manière dont la dissémination des voies ferrées infléchit et façonne les pratiques de loisir. Le chemin de fer redessine en effet la carte et l'offre du divertissement, auquel l'expansion ferroviaire procure un espace en perpétuelle croissance : la popularité de certains lieux peut croître ou faiblir, mais, au-delà des modes passagères, on assiste à une multiplication des sites récréatifs, l'éclosion de certains d'entre eux, délibérément aménagés, étant directement attribuable à la présence d'une voie ferrée et à la volonté d'y accroître la circulation. Vers la fin de la période, ces sites légitimés par l'usage et par la presse, où la nature est travaillée, arrangée, enjolivée, existent simultanément dans plusieurs régions. Près de Highgate, sur le Vermont Central, le parc Missisquoi, savamment aménagé pour mettre en relief les attraits naturels d'un lieu forestier, est abondamment fréquenté par les excursionnistes du sud de la province, qui vont y jouir des « magnifiques allées », du « panache verdoyant » des arbres et de leurs « balsamiques émanations », mais aussi du « très vaste Pavillon⁵⁴ » où l'on peut boire, manger, danser. Les formules sont partout semblables. En juin 1885, la famille seigneuriale Campbell inaugure, au pied du mont Saint-Hilaire, le parc Otterburn, aire de 40 acres destinée aux loisirs et desservie par une station du Grand Tronc : sur la « grève splendide » de la rivière Richelieu, terrains sportifs, embarcations de plaisance, restaurant, espace de danse et balançoires s'offrent aux plaisanciers, qui peuvent en outre y jouir

⁵⁰ « Au Lac St-Joseph », *Le Canadien*, 27 juillet 1882, p. 2

⁵¹ « Skating on a Large Scale », *Morning Chronicle*, 20 décembre 1881, p. 3.

⁵² « Quebec & Lake St. John Railway », *Morning Chronicle*, 14 août 1882, p. 3.

⁵³ « The Excursion to Lake Edward », *Morning Chronicle*, 18 septembre 1886, p. 2.

⁵⁴ « Excursion au parc Missisquoi », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 7 septembre 1880, p. 2.

d'une promenade permettant de respirer les « austères parfums de la forêt » et de marcher sur un « tapis de verdure⁵⁵ ».

Le train transforme partout au milieu du XIX^e siècle l'amateur de plaisirs en « excursionniste ». Il élargit la portée du plaisancier en plaçant une vaste périphérie rurale dans l'orbite de chaque centre démographique. Il rétrécit le territoire et rend accessible à l'usage citadin un arrière-pays que les gares intermédiaires – qui en sont les portes – étendent dans un mouvement concentrique. Les lieux bucoliques deviennent les dépendances de la ville, des îlots de verdure asservis aux désirs citadins, amarrés aux agglomérations, pour ainsi dire, par le cordage territorial du réseau ferroviaire.

5.3 Les « voyages de péché » : popularisation d'un divertissement

Quels sont les publics de l'excursion ? Quels sont les groupes sociaux qui la pratiquent ?

Ce qui précède l'indique assez : si elle n'est évidemment pas réservée aux citadins, l'excursion ferroviaire s'adresse d'abord et principalement aux populations des villes et des centres régionaux. La rhétorique qui en vante les charmes mise, sans désemparer, sur le contraste entre la cité industrialisée et la nature, pensées comme des milieux complémentaires, l'espace rural, indispensable au citadin, lui offrant le ressourcement périodique dont il a besoin. Un rédacteur de Québec le résume parfaitement lorsqu'il recommande « aux citadins fatigués de la chaleur et de la poussière des villes » les « agréables excursions⁵⁶ » de la rivière Jacques-Cartier, du lac Saint-Joseph et de Saint-Raymond. Dès les années 1850, la proche campagne est déjà, pour l'excursionniste, ce qu'elle sera pour le villégiateur de 1900 : « le lieu de la renaissance et de la régénération⁵⁷ », dispensateur d'un repos périodique qui rompt avec les fatigues du quotidien et qui assure le maintien de la santé morale et physique du citadin.

L'excursion en train est-elle un loisir essentiellement élitaire ? L'identité sociale de ses adeptes n'est enregistrée nulle part ; l'historien est forcé de se rabattre sur des indices souvent

⁵⁵ « Un nouveau parc public », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 26 février 1885, p. 3 ; « Inauguration du parc Otterburn à St. Hilaire », *La Patrie*, 27 juin 1885, p. 1.

⁵⁶ « Excursion agréable », *L'Électeur*, 31 juillet 1883, p. 2.

⁵⁷ Michèle Dagenais, « Fuir la ville : villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal (1890-1940) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 58, n° 3, hiver 2005, p. 327.

diffus. Comme le suggère la publicité, qui mentionne parfois explicitement l'identité du destinataire qu'elle cible, c'est au sein des élites scolarisées que l'excursion semble recruter l'essentiel de son public initial : certaines des réclames qui annoncent des excursions spéciales, dans les années 1850, prévoient une clientèle de première classe désireuse de découvrir des lieux pour « satisfaire sa curiosité », offrent aux collégiens épuisés par l'exercice scolaire une « ramble in the country », ou interpellent les « personnes de la plus haute respectabilité⁵⁸ », par exemple. Plusieurs des composantes qui définissent l'excursion invitent à penser que l'élite continue de former, dans les années suivantes, une fraction conséquente de sa clientèle. Nombre d'excursions, qui se tiennent hors des jours chômés par l'ouvrier – le mercredi, le jeudi et le samedi, notamment –, exigent la disponibilité d'une plage temporelle dégagée des contraintes du travail. Dans la programmation des amusements, la récurrence des activités athlétiques pourrait trahir l'omniprésence de la bourgeoisie anglophone chez les excursionnistes, l'ancrage de la culture sportive demeurant faible chez les francophones jusqu'à la fin du XIX^e siècle⁵⁹. Quant aux parcs aménagés qui réunissent les plaisirs mondains de la danse et la délectation d'une nature exquisément sculptée, leur appréciation paraît supposer des sensibilités et des usages qui se rattachent aux rangs supérieurs de la hiérarchie sociale. On pourrait d'ailleurs déceler dans l'essor de l'excursion philanthropique la marque de la bourgeoisie féminine, dont l'engagement caritatif traditionnel s'amplifie nettement vers 1880⁶⁰.

Il faut se garder toutefois de généraliser ces impressions. La flexibilité de l'excursion, dont les lieux, les temps, les prix et les formes peuvent s'adapter à diverses clientèles, en fait un divertissement socialement conquérant. De fait, cette pluralité transparaît dans la publicité, dont le répertoire de destinataires est relativement étendu. Dès le milieu des années 1850, les compagnies s'efforcent d'attirer dans l'orbite du loisir des groupes moins prédisposés à la mobilité récréative. Elles programment parfois des excursions du dimanche, dont elles mesurent manifestement la force acculturante, « afin que ceux à qui leurs occupations défendent de quitter leurs travaux durant la semaine, puissent avoir une occasion de rétablir leur santé et de jouir [du]

⁵⁸ « Chemin de fer du Grand Tronc », *La Minerve*, 23 juin 1860, p. 3 ; « Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique », *La Minerve*, 23 août 1851, p. 3 ; « Second Excursion to the Chaudiere », *Morning Chronicle*, 3 juillet 1855, p. 2.

⁵⁹ Voir Donald Guay, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX^e siècle*, Outremont, Lanctôt, coll. « L'histoire au présent », 1997, p. 201 et suivantes.

⁶⁰ Denyse Baillargeon, *Repenser la nation. L'histoire du suffrage féminin au Québec*, Montréal, Remue-ménage, 2019, p. 54-56.

plaisir d'une excursion à la campagne⁶¹ ». Plusieurs publicités présentent ces événements comme des divertissements familiaux, ouverts au grand nombre et caractérisés par une sociabilité inclusive, conviviale. « Amenez vos Dames, Amenez vos Enfants, Vos cousins et amis », lance en 1875 l'annonce d'une « grande excursion populaire⁶² » à Scott, sur le Lévis & Kennebec. Les rabais, adressés « à ceux qui, en grand nombre, désirent participer aux voyages de plaisir⁶³ », apparaissent en outre parfois comme des perches tendues vers les moins nantis.

L'appel que les compagnies lancent aux collectifs susceptibles de louer l'usage d'un train à des fins récréatives peut également être interprété comme une stratégie visant à augmenter et à diversifier le bassin des excursionnistes. Comme l'explique, en 1884, un administrateur ferroviaire américain, les entreprises gagnent à permettre aux associations et sociétés de bienfaisance d'organiser leurs propres excursions : la multitude des adhérents qu'elles fédèrent et la sociabilité communautaire qui les anime les rendent aptes à mobiliser un vaste effectif de voyageurs que les compagnies ne parviendraient pas autrement à capter ou à fidéliser⁶⁴. La tactique, du reste, connaît un vif succès. La légion des groupes qui s'offrent des excursions ou qui en organisent au cours de la période atteste l'amplitude sociale du phénomène : on y recense à la fois des regroupements professionnels ou corporatifs (des épiciers aux pompiers, des employés des banques aux militaires, etc.), des sociétés de bienfaisance (une loge maçonnique et des sociétés de tempérance ou de colonisation, par exemple), des associations religieuses, des associations nationales (irlandaises et canadiennes françaises) et d'autres cohortes variées (comme des groupes d'écoliers et d'orphelins). Vers 1880, la diffusion des « excursions à prix réduits » est telle que les contemporains y voient une « mode », les « moyens de locomotion rapide, observe un journaliste, tendant à généraliser leur usage, à [les] mettre à la portée de toutes les bourses⁶⁵ ». Les journées fériées déclenchent des avalanches d'excursionnistes : la presse illustrée publie des images d'actualité qui montrent des foules prenant d'assaut les trains et les

⁶¹ « Chemin de fer du Grand Tronc », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 13 juillet 1855, p. 3.

⁶² « Chemin de fer Lévis et Kennebec », *Le Canadien*, 4 août 1875, p. 2.

⁶³ « Chemin de fer Le Grand Tronc », *La Patrie*, 15 mai 1883, p. 3.

⁶⁴ J. Francis Lee, *Railway Passenger Traffic*, Toronto, Hunter, Rose & Co., 1884, p. 21-25.

⁶⁵ « Un projet original », *L'Électeur*, 26 janvier 1883, p. 2.

lieux de plaisir, tandis que les compagnies se préparent, dans les jours qui précèdent, à des achalandages exceptionnels⁶⁶.

Cet engouement, les contemporains le percevaient déjà vers 1855. La constance du discours, parfois trompeuse, peut cependant faire illusion. La « mode » excursionniste n'est pas stagnante ; elle est mouvante, marquée par des évolutions. Or on décèle, entre les années 1850 et 1880, un processus de popularisation de l'excursion ferroviaire, dont l'aire sociale de diffusion s'étend progressivement.

Vers la fin de la période, des comités de travailleurs et d'artisans empêchés par leur métier de participer aux voyages de plaisir organisent des excursions destinées à ceux qu'ils représentent. En 1880 et 1885, des groupes de « Commis, Marchands, Bouchers et Cordonniers » se rendent à Joliette, Saint-Lin et Saint-Jérôme dans des trains spéciaux affrétés pour ceux « qui ne peuvent quitter dans la journée⁶⁷ ». Dans plusieurs régions de la province, des excursions ferroviaires offertes à des groupes de travailleurs du secteur manufacturier se tiennent dans les années 1870 et 1880. En juillet 1881, les ouvriers d'une usine de Québec visitent la rivière Jacques-Cartier, où ils pêchent, dansent, chantent et jouent. « The example should be generally followed ; as is the case in Montreal, where every large factory has its annual holiday and picnic⁶⁸ », conclut un journaliste. Cette observation signale la relative nouveauté de cette pratique, que d'autres saluent aussi en évoquant le droit de « la classe ouvrière » à « prendre une distraction le dimanche après avoir rempli fidèlement ses devoirs religieux » – surtout quand ce loisir, qui consiste à « humer du bon air⁶⁹ », est sain et salubre. Les discours qui soutiennent une telle démocratisation de l'excursion révèlent son ancrage dans les pratiques dominantes. Ce qu'ils prônent, c'est l'accession des « pauvres », comme l'écrit un correspondant qui encense une excursion offerte à des orphelins, « aux plaisirs et aux jouissances de la vie que les riches recherchent⁷⁰ ».

⁶⁶ « La fête du Dominion », *L'Opinion publique*, 15 juillet 1880, p. 343 ; *Commission royale. Enquête concernant le chemin de fer Q. M. O. & O.*, vol. 2, Québec, Gingras & Cie, 1887, p. 330.

⁶⁷ « Grande excursion à Joliette », *La Presse*, 12 août 1885, p. 4 ; « Q. M. O. & O. », *La Minerve*, 19 août 1880, p. 3.

⁶⁸ « Picnic », *Morning Chronicle*, 8 juillet 1881, p. 1.

⁶⁹ « Pique nique », *L'Événement*, 13 août 1877, p. 2.

⁷⁰ « Communication », *Le Journal des Trois-Rivières*, 18 juillet 1881, p. 2.

FIGURE 5.1
Une excursion de plaisir en train (1872)



Source : « Cheap Excursion – One Fare There and Back », *Canadian Illustrated News*, 6 juillet 1872, p. 4. Dans ce croquis s'exprime, en filigrane, une stigmatisation élitaire des excursions populaires, associées au désordre plébéien.

Mais tous ne partagent pas cet enthousiasme. Et la popularisation des excursions ferroviaires n'est nulle part aussi lisible que dans le discours de ceux qui dénoncent leurs débordements. En 1862, « un amateur de voyages de plaisir » se plaint : ces divertissements, auxquels il est habitué, deviennent « plus bruyants et moins amusants », car « la boisson », la violence et « les jurons » y remplacent « les autres amusements d'auparavant⁷¹ ». Cette perception traduit à la fois une mutation de la clientèle et le malaise engendré par la disparité sociale croissante d'un loisir élitaire en cours de diffusion. Encore nouvelle vers 1860, elle se répand et devient commune dans les années 1870, tandis que paraissent de plus en plus courants aux yeux des journalistes ces « désordres qui trop souvent rendent ces sortes de voyages désagréables⁷² ». Le *Canadian Illustrated News* exprime le sentiment général, en 1872, lorsqu'il publie un croquis produit par l'un de ses illustrateurs sur les lieux d'une « cheap excursion ». La scène montre une foule compacte batifolant près d'un train : on se bouscule, on se bat, on boit, on

⁷¹ Un amateur de voyages de plaisir, « Les Voyages de Plaisir », *L'Ordre*, 23 mai 1862, p. 2.

⁷² « Faits divers », *Le Journal de Québec*, 18 juin 1877, p. 3.

grimpe sur les chars dans un tumulte palpable (figure 5.1). À partir de la fin des années 1870, la publicité annonce les moyens que prennent les organisateurs d'excursions pour contenir les excès et réprimer les soûleries. Ils interdisent souvent les « liqueurs alcooliques » et recrutent parfois des constables « pour conserver l'ordre et le décorum les plus parfaits⁷³ ». Les compagnies ferroviaires exercent un contrôle semblable : en août 1881, une circulaire du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ordonne au personnel de ses convois d'excursions d'interdire la vente des « intoxicating drinks⁷⁴ » et d'empêcher ou d'interrompre toute beuverie excessive.

Les indices les plus révélateurs de la popularisation des excursions de plaisance sont peut-être à chercher dans la réaction du clergé catholique, qui offre à l'historien une sorte de baromètre social. Or on observe, à ce chapitre, une rupture à la fin des années 1870. Contrairement à l'élite protestante et à un organe puritain comme le *Montreal Witness*, qui mène sans relâche à partir des années 1840 une vive campagne de protestation contre les trains du dimanche et les profanations ferroviaires du repos dominical, l'Église catholique les tolère silencieusement au milieu du XIX^e siècle. La question inquiète certains curés, mais ne suscite aucune réprobation formelle. En 1873, dans une circulaire, l'évêque de Saint-Hyacinthe soutient que les « voyages de plaisir en bateaux à vapeur », le dimanche, sont permis « sans restriction, d'après ce que disent tous les théologiens » : en effet, la somme de travail nécessaire à l'activation du véhicule n'entre pas dans la catégorie des « œuvres serviles défendues⁷⁵ ». Mais cinq ans plus tard, le ton se durcit. À l'issue du concile provincial de 1878, l'attitude épiscopale adopte une sévérité nouvelle. Les premières foudres émanent de M^{gr} Laflèche, à Trois-Rivières, qui condamne les excursions du dimanche, en 1879, même quand elles ont une vocation caritative⁷⁶. C'est l'archevêque Taschereau, à Québec, qui formule cependant l'interdiction la plus austère. Dans un mandement daté du 26 avril 1880, il s'attaque au « scandale » des « *excursions de plaisir* qui se font les dimanches et fêtes d'obligation en bateau à vapeur [et] en chemin de fer ». Ces « voyages de péché », tonne-t-il, génèrent « de tels désordres d'intempérance et d'immoralité » qu'il juge

⁷³ « La plus belle excursion au parc Larochelle », *L'Événement*, 21 juin 1879, p. 3 ; « Première grande excursion », *La Patrie*, 15 août 1879, p. 3.

⁷⁴ AMF (Saint-Constant), P170, S32, boîte RG68-1, lettre circulaire aux conducteurs du QMO&O, 29 août 1881.

⁷⁵ « Circulaire au clergé », 4 février 1873, *Mandements, lettres pastorales et circulaires des évêques de St-Hyacinthe*, vol. 4, Montréal, Beauchemin & Fils, 1891, p. 237-238.

⁷⁶ « Circulaire au clergé », n° 87, 1^{er} décembre 1879, *Mandements, lettres pastorales, circulaires de Mgr L. F. Lafleche, second évêque des Trois-Rivières*, Trois-Rivières, P. V. Ayotte, s. d., p. 293-294.

nécessaire de les défendre « sous peine de péché mortel⁷⁷ » ; les curés doivent en détourner leurs paroissiens, et les parents en éloigner leurs enfants. La même condamnation circule dans les autres diocèses. À Montréal, M^{gr} Fabre sévit même à trois reprises, entre 1880 et 1882, contre ces excursions dont la « mode [...] va jusqu'à la fureur⁷⁸ ».

Dans ce discours clérical, il faut lire un symptôme. Sa nouveauté, vers 1880, reflète les évolutions qui marquent l'excursion ferroviaire au milieu du XIX^e siècle : si les membres du clergé s'élèvent en chœur contre les perversités du « voyage de plaisir », c'est parce que ce loisir moderne, auparavant pratiqué par des populations restreintes, gagne du terrain chez les catholiques francophones et tend à sortir du giron de l'élite urbaine pour se populariser et s'immiscer dans les pratiques du commun des fidèles. Pour contrer la diffusion d'un divertissement impie, le clergé catholique couple à sa démarche proscriptive (l'interdiction) une stratégie prescriptive, dont le dispositif essentiel est l'organisation de pèlerinages. Comme le souligne Christine Hudon, l'essor du pèlerinage collectif en vapeur et en train, que le clergé québécois développe surtout à partir des années 1870, se rattache à la montée de l'Église ultramontaine, qui s'approprie les techniques modernes pour raffermir et diffuser la « piété sentimentale, démonstrative et festive⁷⁹ » qu'elle préconise. Mais, pour comprendre ce renouvellement, il faut aussi le rapporter aux pratiques ferroviaires de l'époque : les pèlerinages religieux font concurrence à l'excursion et permettent au clergé de lui ravir une part de sa clientèle en la réorientant dans l'avenue moralement légitime d'un divertissement pieux. Le journal intime du curé de Drummondville illustre ce rapport entre les deux phénomènes. Le prêtre qui, d'un côté, tonne « passablement fort », en 1883, contre ceux qui « par leurs voyages » se vautrent dans « la non-sanctification du Dimanche » est aussi celui, de l'autre, qui vend des « billets de passage⁸⁰ » pour un pèlerinage organisé.

⁷⁷ « Mandement sur l'observation des dimanches et fêtes », n° 91, 26 avril 1880, *Mandements, lettres pastorales et circulaires des évêques de Québec*, nouvelle série, vol. 2, Québec, A. Côté et Cie., 1890, p. 200.

⁷⁸ « Circulaire [...] au clergé de son diocèse », n° 29, 30 mai 1880, *Mandements, lettres pastorales, circulaires et autres documents publiés dans le diocèse de Montréal depuis son érection*, vol. 9, Montréal, J. A. Plinguet, 1887, p. 305.

⁷⁹ Christine Hudon, « La sociabilité religieuse à l'ère de la vapeur et du rail », *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*, vol. 10, n° 1, 1999, p. 129. Voir aussi p. 137-139.

⁸⁰ Majorique Marchand, *Le Journal de Majorique Marchand, curé de Drummondville (1865-1889)*, document annoté par Jean Roy et Christine Hudon, Québec, Septentrion, 1994, p. 139 et p. 237-238.

La coïncidence historique, du reste, est frappante. Les premiers pèlerinages en train annoncés dans la presse semblent dater de 1877, moment où la critique des « désordres » de l'excursion devient endémique. Fréquents dans la dernière décennie de la période, ces voyages religieux sont autorisés et organisés par des évêques et des curés. Ils déplacent chaque fois des centaines, parfois des milliers de pèlerins qui sillonnent en train diverses régions du territoire pour accéder à des lieux de recueillement variés : Sainte-Anne-de-Beaupré reste évidemment la destination canonique, mais d'autres sanctuaires (à Sainte-Anne-de-Yamachiche et Saint-Michel-de-Bellechasse, notamment) reçoivent aussi leurs lots de voyageurs. Peu coûteux, ces pèlerinages modernes sont accessibles à de larges fractions des populations urbaines et régionales, les convois qui les charrient accueillant une « multitude de tout âge, de tout sexe, de toute condition », faite de croyants et parfois de « malades de toutes sortes⁸¹ ». La piété, cependant, n'est pas l'unique motivation de ces périples dans lesquels nombre de pèlerins retrouvent aussi le divertissement du voyage, le plaisir d'une coupure avec l'espace-temps du quotidien⁸². En ce sens, le pèlerinage ne s'oppose pas à l'excursion ; il en est plutôt un dérivé, un nouvel avatar. C'est la version – ou la conversion – religieuse du « voyage de plaisir ». C'est la réponse de l'Église catholique à la popularisation d'une mobilité récréative qu'elle n'a pas la force d'enrayer : ce qu'elle ne peut éradiquer, elle doit se contenter de le contenir. Le pèlerinage détourne l'excursion à son profit et parasite son succès populaire en canalisant vers la mobilité pèlerine le loisir de l'excursionniste.

Deux évolutions conjointes ont été retracées dans les analyses qui précèdent. La première est spatiale : l'excursion ferroviaire se diffuse sur le territoire. La seconde est sociale : elle se popularise et conquiert des publics nouveaux qui en gonflent et en diversifient l'achalandage, suffisamment massif, à la fin de la période, pour faire sortir le clergé hors de sa tolérance habituelle. Ces deux mouvements sont les facettes concomitantes d'un même processus historique : l'implantation progressive, dans les usages récréatifs d'une collectivité, d'une forme de mobilité que l'essor du train contribue à façonner. L'élite citadine qui pratique l'excursion, les compagnies ferroviaires qui la stimulent pour en tirer profit et les journaux, qui annoncent et

⁸¹ « Pèlerinage du diocèse de St. Hyacinthe [...] », *Le Courier de Saint-Hyacinthe*, 25 août 1877, p. 2.

⁸² Voir Christine Hudon, *loc. cit.*, p. 146-147. Voir aussi à ce sujet Michel Dahan, « “Tout le monde voyage” : l'agence de voyage Hone & Rivet et les débuts de l'industrie touristique au Canada (1894-1939) », *The Canadian Historical Review*, vol. 102, no 3, septembre 2021, p. 375 et suivantes.

racontent sans cesse les délices du « voyage de plaisir », imposent dans les pratiques sociales un divertissement neuf que les appropriations collectives étendent ensuite, tandis que s'inventent partout sur le territoire des lieux de verdure légitimés par l'usage.

5.4 Montagnes, forêts et rivages : essor et extension de la villégiature estivale

Mais ce façonnement des usages récréatifs par le chemin de fer s'exprime parallèlement dans d'autres pratiques. Car à l'instar de la promenade en train, excursion d'un jour, divertissement fugace, loisir brièvement volé au temps de travail et aux pesanteurs de la vie quotidienne, une autre forme de mobilité récréative doit à l'essor du réseau ferroviaire sa croissance inédite au milieu du XIX^e siècle : la villégiature. Cette pratique, on le sait, est fondée sur une sédentarisation de la mobilité. Le villégiateur transporte sa résidence hors de son domicile premier pour l'établir sur le lieu même de ses loisirs, qui devient son port d'attache. Ce séjour de plaisance est par définition temporaire, mais sa durée excède la joie momentanée des excursionnistes qui profitent pendant quelques heures d'un lieu destiné à une récréation passagère⁸³. Le villégiateur prolonge et approfondit l'évasion hors du quotidien.

La villégiature est enracinée dans une ancienne et noble tradition que les historiens européens font remonter à l'Italie du XVI^e siècle, où la construction de villas rurales permet à l'élite vénitienne de renouer avec des pratiques de l'Antiquité romaine. Alors que se répand au sein des élites européennes des XVIII^e et XIX^e siècles ce plaisir du séjour estival à la campagne, la villégiature thermale et balnéaire, inventée par l'aristocratie anglaise vers 1750, diversifie et renouvelle les pratiques partout en Europe : en Angleterre comme en France, les plages de la Manche (Brighton d'abord, et Dieppe de l'autre côté à partir des années 1820) sont les premiers épicentres d'un tourisme maritime (surtout thérapeutique à l'origine, mais de plus en plus axé sur l'hédonisme) qui entraîne la construction d'établissements de bains et que les transports modernes vont décupler au XIX^e siècle⁸⁴. Au Bas-Canada, dans une société forgée au confluent des cultures française et britannique, la villégiature balnéaire s'implante dans les pratiques de la

⁸³ Voir Marc Boyer, *La maison de campagne. Une histoire culturelle de la résidence de villégiature (XVII^e – XXI^e siècle)*, Paris, Éditions Autrement, coll. « Mémoires/Culture », 2007, p. 7.

⁸⁴ Voir sur ces questions *Ibid.*, p. 17-23 et p. 62-89 ; Catherine Bertho Lavenir, *op. cit.*, p. 20-36 ; André Rauch, « Les vacances et la nature revisitée (1830-1939) », dans Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs*, *op. cit.*, p. 108-122 ; Alain Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2018 [1988], p. 283-317.

haute société au cours du premier XIX^e siècle. Les estivants n'attendent pas l'arrivée du train, ni les liaisons assurées par les vapeurs, pour se réunir à Kamouraska, où dès les années 1810 se cultive l'« idéal romantique d'une nature opposée à l'insalubrité des agglomérations⁸⁵ ». La côte nord du Saint-Laurent héberge aussi ses villégiateurs : un bateau à vapeur propose dès 1830 des voyages de plaisance à Murray Bay (La Malbaie), lieu apprécié par les amateurs de pêche et de bains où quelques citadins fortunés commencent à la même époque à passer leurs étés⁸⁶.

Le chemin de fer – c'est une évidence – n'a pas inventé la villégiature. Mais il reste impossible de comprendre ses évolutions et la diversification de ses formes au cours du XIX^e siècle sans les rattacher à l'expansion du réseau et aux stratégies que déploient les compagnies ferroviaires pour capter et grossir le bassin de ses adeptes. L'avènement du train modifie la vigueur et l'échelle de pratiques préexistantes en facilitant le type de mobilité sur lequel repose le plaisir du villégiateur.

Dès sa mise en service dans les années 1850, le Grand Tronc place la villégiature balnéaire au cœur de sa démarche publicitaire. En juillet 1855, la compagnie inaugure des billets spéciaux pour les « bains de mer⁸⁷ » de la région de Portland : leur validité prolongée permet aux touristes montréalais (pour 8 \$) de partir pendant l'été et de revenir « dans n'importe quel temps de la saison », après avoir séjourné à leur gré sur les rivages de l'Atlantique. La nouveauté de cette pratique séduit la clientèle citadine : « nous en viendrons bientôt à voyager gratis », s'amuse un rédacteur qui applaudit à l'été 1855 l'émergence de ces offres saisonnières ; « on finira peut-être par payer les voyageurs pour les induire à passer par une ligne plutôt que par une autre⁸⁸ ». En 1860, le Bas-Saint-Laurent s'ajoute aux destinations maritimes du Grand Tronc, qui atteint Rivière-du-Loup. La compagnie importe rapidement sur ce deuxième front de mer les stratégies qu'elle appliquait à la côte est : les rabais s'y multiplient tandis que s'y implantent les « sea bathing tickets⁸⁹ », billets ouverts permettant aux estivants de résider aux stations balnéaires jusqu'à l'automne. Dès les années 1860, ces incitatifs sont complétés par une autre mesure : la

⁸⁵ Serge Gagnon, *L'échiquier touristique québécois*, Québec, Presses de l'Université du Québec, coll. « Tourisme », 2003, p. 119. Voir aussi p. 135-137.

⁸⁶ Philippe Dubé [avec la collaboration de Jacques Blouin], *Deux cents ans de villégiature dans Charlevoix. L'histoire du pays visité*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1986, p. 53-68.

⁸⁷ « Grand Tronc de chemin de fer du Canada », *La Minerve*, 27 juin 1856, p. 3.

⁸⁸ « De Montréal à Portland », *Le Pays*, 18 juillet 1855, p. 2.

⁸⁹ « Grand Trunk Railway », *Morning Chronicle*, 12 juin 1861, p. 3.

mise en service, durant l'été, de trains spéciaux desservant Rivière-du-Loup et permettant aux citadins (ces « visiteurs de Cacouna⁹⁰ », comme le dit une annonce en 1863) de quitter Québec le samedi pour y revenir le lundi. La durabilité de ces pratiques commerciales, suffisamment profitables pour perdurer et prospérer dans les décennies suivantes, révèle le rôle que jouent les compagnies ferroviaires dans l'épanouissement d'une villégiature maritime qu'elles contribuent à rendre à la fois plus attrayante et plus accessible. Portland, Cacouna et Rivière-du-Loup figurent parmi les destinations les plus fréquemment annoncées par la publicité ferroviaire tout au long de la période.

Les chemins de fer qui naissent dans les années 1870 et 1880 héritent des pratiques rodées au milieu du siècle. Leur innovation est ailleurs : ils dilatent la carte du tourisme maritime en consolidant la renommée de certains lieux ou en faisant émerger des destinations nouvelles. L'attrait des sources thermales (celles, surtout, de Caledonia Springs et Saint-Léon) précède le rail⁹¹, mais les compagnies, ici encore, en exploitent l'attrait. Dès 1879, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, qui ouvre sa ligne interurbaine sur la rive nord du fleuve, interpelle dans ses publicités les baigneurs attirés par les eaux minérales et vend des allers-retours spéciaux – valides du samedi au lundi, réservés à la première classe – vers sa gare de Louiseville, reliée par la diligence à l'établissement de Saint-Léon⁹². Mais c'est du côté de l'Intercolonial que s'esquisse la réelle nouveauté. À partir du début des années 1870, son ouverture progressive ajoute au chapelet des lieux balnéaires desservis indirectement par les gares du Grand Tronc (la façade atlantique, Kamouraska, Cacouna, Tadoussac) des sites de villégiature dont la presse vante les charmes ou le potentiel (Trois-Pistoles, Le Bic, Rimouski et Métis) et qui connaîtront bientôt une affluence citadine grandissante⁹³. L'Intercolonial, écrit un journaliste en 1871, dégage des « horizons nouveaux » : il acheminera « dans la saison d'été la population vers des lieux qu'elle n'avait pas l'habitude de fréquenter, parce qu'elle n'en connaissait ni les beautés naturelles, ni la

⁹⁰ « Chemin de fer le Grand Tronc », *La Minerve*, 18 juillet 1863, p. 3.

⁹¹ Voir France Gagnon, *loc. cit.*, p. 108 et p. 123.

⁹² « Chemin de fer Q. M. O. et O. », *Le Journal de Québec*, 17 juillet 1879, p. 3 ; John A. Watkins, *Indicateur des villes et villages sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental et ses embranchements*, Montréal, Fauteux & Cie., 1880, p. 106.

⁹³ « St. Octave Station, Metis, Que. », *Canadian Illustrated News*, 15 juin 1876, p. 370.

salubrité, ni les autres avantages comme places de bains⁹⁴ ». Bref, il allonge la façade balnéaire du Saint-Laurent.

Le tourisme maritime n'épuise pas le champ de la villégiature ; d'autres usages s'affirment au milieu du XIX^e siècle en s'appuyant largement sur l'expansion du rail. De fait, le chemin de fer joue un rôle aussi déterminant dans l'essor des villégiatures fondées sur le délassement du séjour campagnard et sur les plaisirs de la nature sauvage – la montagne, la forêt, les lacs et les rivières. Dès le milieu du siècle, les compagnies publient ou commandent des guides qui dressent un portrait des contrées que sillonne leur ligne. Ces opuscules, qui renseignent sur les ressources, les industries et les populations du pays traversé, orientent aussi les touristes en pointant les attractions, en exaltant des lieux, en suggérant des itinéraires. C'est le St. Lawrence & Atlantic, en 1853, qui semble lancer cette pratique. Les guides qui accompagnent son ouverture entre Longueuil et Portland balayent le territoire d'un regard touristique, dépistant tous les lieux où le voyageur « might sojourn pleasantly » : les régions de Compton, d'Acton et de Saint-Hilaire, par exemple, promettent des séjours recommandables⁹⁵. Le repérage touristique est la fonction première de ces imprimés qui essaient dans les librairies en même temps que les voies ferrées sur le territoire. Les guides lancés par le Quebec Central au moment où s'achève sa construction l'affirment sans détour. « The mission of the matter following is to acquaint the reader with a new route », car « the reasons why the traveler should go [...] by way of the Quebec Central Railway are plentiful ». Sur son parcours, il trouvera à Garthby, par exemple, les attraits naturels d'un futur « summering resort », et à Black Lake, des paysages pittoresques fréquentés par les villégiateurs férus de la pêche⁹⁶. La pléthore de circuits estivaux que proposent les guides tardifs, comme ceux du Grand Tronc et du South Eastern⁹⁷, illustre la densité d'un maillage touristique graduellement tissé au fil du siècle par les forces combinées du chemin de fer et de l'hôtellerie.

⁹⁴ Sans titre, *Le Journal de Québec*, 21 novembre 1871, p. 2.

⁹⁵ *Guide from Montreal and Quebec to the Eastern Townships [...]*, Montréal, H. Ramsay, 1853, p. 4, p. 7 et p. 16-17.

⁹⁶ *Car Window Glimpses [...] Via Quebec Central Railway*, New York, Leve & Alden's, v. 1881, p. 3 et p. 11 ; *Quebec Central Railway. Tourists' Guide Between Quebec and New England [...]*, Sherbrooke, Morehouse & Co., v. 1885, p. 7.

⁹⁷ *Description of Summer Tours Via South Eastern Railway [...]*, Montréal, Gazette Printing House, 1877, p. 21-29 ; *Handbook of Canadian Excursion Tours Via Grand Trunk Railway [...]*, Boston, Rand, Avery & Co., 1878, p. 8-20.

Au sein de cette constellation de possibilités récréatives, des lieux, néanmoins, se distinguent, la nature même du guide et de la publicité touristiques étant de consacrer des sites et de fragmenter le territoire, représenté comme un archipel d'incontournables séparés par des vides transitoires⁹⁸. Sises sur la ligne du Grand Tronc, les montagnes Blanches (New Hampshire) forment le principal foyer du séjour montagnard. Dès l'été 1853, le voyageur trouve à la gare de Gorham un « fashionable resort⁹⁹ » pouvant loger 250 touristes. La compagnie inaugure aussitôt des billets spéciaux permettant aux estivants de dirigeant à Portland de faire une halte en chemin pour séjourner aux fameuses montagnes¹⁰⁰, qui demeurent dans les décennies suivantes l'objet d'une publicité ferroviaire constante.

Le séjour lacustre possède aussi sa vedette : le lac Memphrémagog, qui s'impose au milieu du siècle, trône au sommet de son panthéon. Le chemin de fer, certes, n'est pas la cause de sa notoriété. Au moment où il entre, en 1853, dans la mire publicitaire du St. Lawrence & Atlantic, le lac, « which may justly be termed the Switzerland of Canada », est déjà sillonné par un bateau à vapeur et desservi par la diligence comme par des établissements hôteliers¹⁰¹. Mais les compagnies ferroviaires figurent assurément parmi les protagonistes de sa renommée. Dès 1855, le Grand Tronc lance des billets touristiques adressés aux estivants qui désirent passer un mois au lac Memphrémagog¹⁰². L'extension du réseau confirme la prégnance du site, que les compagnies desservant la région brandissent comme un fétiche publicitaire en multipliant rabais et billets spéciaux. À partir de 1873, trois chemins de fer (le Massawippi Valley Railway, le South Eastern et leur prolongement américain) aboutissent à Newport, à l'extrémité méridionale du lac ; son accessibilité nouvelle justifie la conception d'une brochure touristique produite par ces compagnies et consacrée à cet « attractive summer resort¹⁰³ », dont les panoramas envoûtent les Américains et riches Montréalais qui y bâtissent d'opulents cottages. Les centres régionaux

⁹⁸ Voir André Rauch, *loc. cit.*, p. 128-134.

⁹⁹ S. B. Beckett, *Guide Book of the Atlantic and St. Lawrence [...]*, Portland, Sanborn & Carter, H. J. Little & Co., 1853, p. 63.

¹⁰⁰ « La compagnie du Grand Tronc de chemin de fer [...] », *La Minerve*, 8 juillet 1854, p. 1.

¹⁰¹ *Guide from Montreal and Quebec to the Eastern Townships [...]*, *op. cit.*, p. 17-19.

¹⁰² « The Lake Memphremagog », *Morning Chronicle*, 4 août 1855, p. 3.

¹⁰³ *Lake Memphremagog, the Most Attractive of Summer Resorts. The Passumpsic R. R. and Its Connections*, Boston, Rand, Avery & Co., 1870. La date du dépôt légal est erronée : la brochure est postérieure à l'ouverture du South Eastern, en 1873.

près du lac l'approvisionnent aussi en villégiateurs : dès 1879, le Waterloo & Magog met en service un train spécial circulant chaque semaine pour les plaisanciers du secteur¹⁰⁴.

L'expansion du réseau, dont les ramifications, vers la fin de la période, percent des territoires rustiques, favorise aussi le développement de la villégiature sportive, pratiquée par les chasseurs et les pêcheurs. Le lac Mégantic, par exemple, doit son essor à l'arrivée du chemin de fer International, qui y transporte ses premiers excursionnistes à l'été 1879. Un centre de loisirs surgit : dès septembre, on y dénombre trois hôtels, on y loue des embarcations ; le village « is fast becoming a favorite place of resort¹⁰⁵ », observe un journal de Sherbrooke. D'autres fronts sont à signaler. Au nord-ouest de Québec, dans les années 1880, le chemin de fer du lac Saint-Jean, qui ouvre un pays de lacs et de rivières, attire les « tourists and sportmen¹⁰⁶ », explicitement ciblés par la compagnie. Sa construction favorise aussi les concessions, par l'État, de territoires fauniques aux clubs privés de chasse et de pêche, qui se multiplient à la fin du XIX^e siècle¹⁰⁷. En octobre 1886, alors que la ligne atteint le lac Édouard, Arthur Buies, qui monte dans un train pour explorer la région, y observe l'émergence d'un nouvel espace de « villégiature sauvage » : un club aménage son terrain et la station Beaudet possède déjà un édifice qui peut héberger les voyageurs venus contempler « un des plus pittoresques et des plus séduisants [sites] qu'il y ait dans notre pays », voué à une éventuelle « invasion de touristes¹⁰⁸ ». L'Intercolonial contribue aussi, dans l'est, à l'essor d'une villégiature forestière. Les « sportsmen » occupent une place prépondérante parmi les destinataires de ses publicités, qui exploitent largement les paradis sauvages – et fauniques – de la région de Matapedia, où un hôtel est en service dès 1876¹⁰⁹.

Peut-on mesurer avec précision l'effet de cet ensemble de stratégies sur les pratiques sociales effectives ? L'historien doit y renoncer, sans doute. Mais la lecture attentive des écrits

¹⁰⁴ Sans titre, *Waterloo Advertiser*, 6 juin 1879, p. 3.

¹⁰⁵ « Lake Megantic », *The Weekly Examiner*, 19 septembre 1879, p. 3.

¹⁰⁶ *Guide des voyageurs. Le tableau des heures [...]*, Québec, Demers & Frères, 1883, p. 33.

¹⁰⁷ Sur ces concessions, voir Stéphane Castonguay, *Le gouvernement des ressources naturelles. Sciences et territorialités de l'État québécois (1867-1939)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 2016, p. 113 et suivantes.

¹⁰⁸ Arthur Buies, *Sur le parcours du chemin de fer du lac Saint-Jean*, 2^{ème} conférence, Québec, Darveau, 1887, p. 19-30.

¹⁰⁹ *Guide Book of the Intercolonial Railway*, Montréal, s. é., 1877, p. 38 et suivantes ; W. Kilby Reynolds, *Pleasant Places By the Shore and in the Forests of Quebec and the Maritime Provinces, via the Intercolonial Railway*, Toronto, A. H. Dixon, s. d., p. 14-24 ; « Editorial Rambles in Canada », *Morning Chronicle*, 23 août 1876, p. 1.

privés de l'élite québécoise du XIX^e siècle permet de constater le poids du train dans le déplacement des villégiateurs.

En août 1853, dès les semaines suivant l'ouverture du Grand Tronc, la famille Des Rivières, tentée par son itinéraire atlantique, monte à bord d'un train qui la mène aux montagnes Blanches, où elle gîte à l'Alpine House, « endroit magnifique¹¹⁰ », avant de s'acheminer vers les grèves de Portland. Le littoral en attire d'autres : dans une lettre à sa femme à l'été 1857, John Sanborn, un député fédéral de la région de Sherbrooke, rapporte avoir acheté, en prévision d'un séjour à Portland, l'un de ces billets ouverts destinés aux estivants ; « I hoped I should have occasion soon to use it¹¹¹ ». Entrons dans l'intimité des cercles huppés de Québec : en 1868, Gaspard Lemoine, qui courtise assidûment la fille d'un marchand impliqué dans la promotion ferroviaire (Jean-Baptiste Renaud), s'embarque « dans les chars pour la Rivière-du-Loup », où sa famille a coutume de résider pendant la saison estivale. « Il n'y a personne en ville¹¹² » : les chaleurs vident l'espace urbain des villégiateurs qui s'enfuient chaque été par les trains et les vapeurs. « Coup d'œil magnifique¹¹³ », note en sortant du train Henri-Gustave Joly (premier ministre du Québec en 1878 et 1879), qui visite à son tour les montagnes Blanches, en 1869. Visitons la bourgeoisie maskoutaine : Henriette Dessaulles voyage elle aussi à bord du Grand Tronc, en 1876, pour se rendre à « la belle mer tant rêvée » et au « bon air parfumé¹¹⁴ » des rivages du Maine, où elle espère le rétablissement de sa santé. À l'été 1878, lady Dufferin et son mari, gouverneur général du Canada, pêchent le saumon dans la forêt sauvage de Matapedia où les conduit l'Intercolonial¹¹⁵. Chez Félix-Gabriel Marchand, le député de Saint-Jean, le train est la première étape d'une croisière au Saguenay en 1880¹¹⁶. Chez les Globensky, dans la bourgeoisie montréalaise, c'est par le South Eastern que l'on atteint, en 1881, les « bains de mer¹¹⁷ » de Salem. Le prêtre Frédéric-Alexandre Baillaigé, qui enseigne au collège de Joliette,

¹¹⁰ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.6, Journal de Marie-Angélique Des Rivières, 1851-1853, 30 août 1853.

¹¹¹ AMM (Montréal), P058/A, lettre de John Sanborn à sa femme, 10 juillet 1857.

¹¹² AMM (Montréal), P761/B, M2013.96.1.6, Journal personnel (n° 2), 11 et 27 juillet 1868.

¹¹³ BAnQ (Québec), fonds de la famille Joly de Lotbinière, Henri-Gustave Joly de Lotbinière, P351, S4, SS1, PAA, Journal de voyage, été 1869.

¹¹⁴ Henriette Dessaulles, *Journal. Premier cahier (1874-1876)*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 1999, p. 172-174.

¹¹⁵ Lady Dufferin, *My Canadian Journal (1872-78)*, New York, D. Appleton and Company, 1891, p. 427-430.

¹¹⁶ BAnQ (Québec), P174, S2, P144, lettre de Félix-Gabriel Marchand à Hersélie Turgeon, 15 juillet 1880.

¹¹⁷ BAnQ (Montréal), fonds de la famille Lacoste, correspondance de Marie-Louise et Coralie Globensky, P76, contenant 06-P76/4, lettre de Coralie à Marie-Louise, juillet 1881.

prend aussi le train en 1887. Sa destination ? Les sources thermales de Saint-Léon, où se délassent une société de curistes et de villégiateurs – dont l'évêque de Sherbrooke¹¹⁸.

Stimulées par l'émulation et la rivalité entre les lignes, mais aussi par la concurrence que le rail livre aux bateaux à vapeur, les stratégies publicitaires produisent manifestement leurs effets : adjoint essentiel des villégiateurs, le train est souvent le véhicule qui leur permet d'atteindre le lieu où le loisir les appelle. Les épiciers, d'ailleurs, le comprennent bien : certains d'entre eux offrent aux familles qui partent « jouir de la saison des Bains » la livraison de provisions alimentaires aux « Dépôts de Chemin de Fer¹¹⁹ ». Mais la pratique de la villégiature demeure socialement restreinte. La forte popularisation qui marque l'essor des excursions de plaisir, au cours de la période, ne semble pas connaître la même vigueur chez les villégiateurs. Les écrits intimes des classes dominantes suggèrent en fait une évidente hiérarchisation sociale des mobilités récréatives : on y croise des individus qui entreprennent de longs voyages, qui fréquentent les « eaux », les forêts ou les montagnes, mais on n'y trouve aucune trace, en revanche, des excursions organisées¹²⁰, qui paraissent concerner d'autres sphères sociales. En ce sens, ces documents tendent à fournir un fondement empirique à l'image souvent élitaire que les publicités ferroviaires construisent du villégiateur. Réductions offertes aux domestiques (« servantes¹²¹ »), trains spéciaux réservés à la première classe, arguments hygiéniques adressés aux curistes, prédominance du public anglophone au sein du lectorat des guides ferroviaires : la villégiature estivale s'adresse d'abord aux classes qui possèdent les moyens à la fois pécuniaires et temporels de partir loin et longtemps, en un mot qui ne sont contraintes ni dans l'espace, ni dans le temps.

Mais, au-delà de ce qui le distingue de l'excursionniste, le villégiateur tel qu'il se transforme au XIX^e siècle partage avec lui une condition historique commune : il est, lui aussi, le produit d'une société où les usages se ferroviaisent ; il pratique, lui aussi, une mobilité récréative désormais indissociable du chemin de fer, qui façonne ses loisirs, qui s'incorpore à ses vacances,

¹¹⁸ Frédéric-Alexandre Baillaigé, *Coups de crayon*, Joliette, Bureau de L'Étudiant et du Couvent, 1889, p. 107 et suivantes.

¹¹⁹ « Important aux Excursionnistes ! », *L'Ordre*, 21 juillet 1862, p. 3.

¹²⁰ À l'exception du pèlerinage. Aurélie Papineau, par exemple, se joint à l'été 1881 à un pèlerinage organisé (Honорина и Аурелия Папине, *Mille amitiés. Correspondance (1837-1914)*, L'Assomption, Éditions Point du jour, 2016, p. 234-235).

¹²¹ « Grand Tronc de chemin de fer du Canada », *La Minerve*, 27 juin 1856, p. 3.

qui redessine – en partie – la carte de ses divertissements en lui ajoutant sans cesse de nouvelles extensions.

5.5 La satellisation de la campagne : naissance du « train de banlieue »

La villégiature est une délocalisation. Le lieu du loisir se détache du lieu habituel de résidence, ou plutôt s'éloigne du domicile pour devenir lui-même temporairement un lieu de résidence. Le train, qui décuple la vitesse des déplacements et qui raccorde des zones disjointes du territoire, facilite cette délocalisation. Dès lors, il tend aussi à l'accroître et à la radicaliser : en resserrant le lien matériel entre les centres urbains et leur périphérie rurale, il autorise une disjonction du lieu de résidence et du lieu de travail, une pérennisation du séjour à la campagne, bref une radicalisation de la villégiature, que les chemins de fer invitent à convertir en mode de vie permanent. Ce processus, qui préfigure les débuts de l'étalement urbain – des « tissus urbains morcelés sur un fond spatial étendu¹²² » – vers le tournant du XX^e siècle, ne connaît avant 1900 qu'une amplitude limitée. Mais il s'esquisse clairement dès le milieu du XIX^e siècle, alors qu'émerge, avec les premières artères ferroviaires de la région montréalaise, l'idéal de cette villégiature permanente qui s'appellera bientôt « banlieue ».

L'impulsion que le train donne à cette villégiature périurbaine s'exprime dès la fin des années 1840. Les premiers indices émanent du Montreal & Lachine. À partir de 1848, la compagnie émet des « tickets de saison ou de familles [...] à des prix moindres que les taux ordinaires » ; l'année suivante, elle ajoute à son assortiment des cartes mensuelles valides « pour Lachine ou les Tanneries¹²³ », et ses livres de comptes révèlent la disponibilité de carnets de billets (« packages of tickets¹²⁴ »). Ces titres de transport supposent l'existence d'usagers réguliers. Ils s'adressent vraisemblablement, pour reprendre des termes employés par Thomas Keefer en 1847, à ces « gens d'affaires » qui souhaitent « avoir leurs demeures à dix ou vingt milles de la ville » pendant l'été, « saison malsaine¹²⁵ » de l'espace urbain. En 1850, le

¹²² Voir David B. Hanna, « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans Horacio Capel et Paul-André Linteau (dir.), *Barcelona-Montréal. Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p. 118. Voir aussi Michèle Dagenais, *loc. cit.*, p. 343-345.

¹²³ « Compagnie du chemin de fer [...] », *La Minerve*, 2 juin 1848, p. 3 ; « Railroad de Montréal et Lachine », *La Minerve*, 24 mai 1849, p. 3.

¹²⁴ BAC (Ottawa), fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Montreal and Lachine Railroad Company, RG30, vol. 276, Journal A, 1847-1851.

¹²⁵ Thomas Coltrin Keefer, *Philosophie des chemins de fer*, Montréal, Lovell, 1853, p. 29.

Champlain & St. Lawrence crée de son côté des allers-retours valides « dans l'espace de trois jours », pour « la commodité des personnes résidantes dans le voisinage, et qui passent fréquemment sur le chemin¹²⁶ ». L'usager auquel ces cartes sont destinées fonde son quotidien sur la mobilité : c'est un citadin qui multiplie les brefs séjours (trois jours) dans les campagnes près de Saint-Jean ou de La Prairie, ou à l'inverse un résident de ces régions régulièrement appelé à Montréal par sa profession.

L'émergence de ces billets spéciaux est décisive. Sans doute reflètent-ils des aspirations et des usages préexistants, mais leur importance historique réside dans le pouvoir d'engendrement qu'il faut leur supposer : ce sont des générateurs de comportements ; leur existence même *programme* les usages qu'ils favorisent et rendent possibles. La fortune qu'ils connaissent dans les décennies suivantes suffit à montrer leur rentabilité, c'est-à-dire leur capacité à reproduire, voire à faire prospérer, les usagers et les usages auxquels leur conception répond à l'origine. Les pratiques élaborées entre 1848 et 1850 par les premières compagnies se systématisent au cours de la seconde moitié du siècle, où deux types de billets spécialement conçus pour faciliter la résidence rurale s'enracinent dans les mœurs ferroviaires.

Le premier – on l'a déjà croisé – est l'aller-retour valide du samedi au lundi (parfois au mardi), assorti d'un rabais et accompagné dans certains cas de trains spéciaux quittant la ville le samedi pour y revenir le lundi matin. Ces laissez-passer visent parfois les destinations balnéaires et les autres lieux consacrés de la villégiature, mais c'est dans la desserte des campagnes périurbaines qu'ils trouvent à la fois leur origine et leur fonction première. L'apparition de ces billets sur les voies ferrées québécoises paraît dater de l'été 1854. Lancés par le Grand Tronc, ils s'adressent d'abord aux Montréalais voulant profiter du dimanche pour « jouir du bienfait d'un changement d'air¹²⁷ » ; la compagnie les implante à Québec dès 1855, où ils sont appréciés de la clientèle. Dès lors, ils se propageront dans l'ensemble du réseau. Partout la vente de ces billets spéciaux est une réalité spécifiquement estivale. Dans les années 1870 et 1880, on l'observe sur l'ensemble des lignes qui desservent la couronne des centres urbains.

¹²⁶ « Chemin de fer du Champlain et du St. Laurent », *La Minerve*, 13 mai 1850, p. 2.

¹²⁷ « Avis spécial », *La Minerve*, 25 juillet 1854, p. 3.

Le deuxième type est le billet périodique. Il permet ou bien un nombre déterminé de voyages (le coût de chacun devenant inférieur au prix courant du voyage unique), ou bien un nombre illimité de déplacements pendant une durée préalablement fixée. Les formules attestées sont diversifiées. En 1864, par exemple, les usagers du tronçon entre Montréal et Lachine peuvent acheter une carte valide pendant un, trois, six ou douze mois, valable pour un individu, un couple ou une famille comptant de trois à sept enfants, le tarif variant selon la configuration choisie¹²⁸ ; en 1880, l'offre du Grand Tronc comporte également des « periodical season tickets » qui autorisent leur détenteur à voyager de façon illimitée pendant un ou plusieurs mois entre Montréal et une gare rurale voisine, située dans un rayon périurbain qui s'étend jusqu'à Saint-Hyacinthe (à l'est), Saint-Jean (au sud) et Coteau (à l'ouest)¹²⁹. On trouve chez plusieurs compagnies – et sur des lignes secondaires – des billets périodiques semblables, mais d'autres pratiques existent : sur les voies ferrées du Central Vermont, le « mileage ticket » donne ainsi à son porteur le droit de parcourir 500 milles de façon discontinue¹³⁰.

Les deux types de billets appellent ou permettent des usages différents, mais ils se rattachent, l'un comme l'autre, au même phénomène global, qu'ils traduisent et façonnent à la fois : l'attrait de la maison de campagne ou du séjour champêtre, qui exerce au cours du XIX^e siècle un empire sans cesse grandissant sur les sensibilités collectives. Les allers-retours valides du samedi au lundi permettent de brèves évasions aux citadins qui n'ont guère le loisir – ou les moyens – de s'offrir davantage, ou qui, selon les mots de l'Intercolonial, « désirent passer leur dimanche aux eaux sans déranger leurs heures ordinaires de bureau¹³¹ ». Leur clientèle principale, toutefois, est ailleurs. Comme l'indique le discours publicitaire des compagnies, c'est essentiellement aux hommes des classes bourgeoises dont la famille passe l'été à la campagne (ou sur les rivages) que s'adressent ces billets : ils leur permettent de vaquer à leurs occupations pendant la semaine et de retrouver la maisonnée chaque samedi¹³². Autrement dit, la mobilité rapide que fait apparaître le train autorise le pourvoyeur d'une cellule familiale à maintenir sa résidence en ville tout en conservant un contact régulier avec les siens, établis à la campagne.

¹²⁸ « Chemin de fer le Grand Tronc », *La Minerve*, 28 mai 1864, p. 3.

¹²⁹ *The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, n° 2, mai 1880, Montréal, J. Theo. Robinson, p. 28.

¹³⁰ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 714, dossier 81.3, livret de tarification du Central Vermont Railroad, 12 avril 1880.

¹³¹ « Chemin de fer Intercolonial », *Le Canadien*, 27 juillet 1882, p. 4.

¹³² Les mêmes réalités sont attestées en France. Voir Catherine Bertho Lavenir, *op. cit.*, p. 32-33.

Les billets périodiques, qui concernent les mêmes groupes sociaux, radicalisent cette logique. En effet, ils s'adressent au pourvoyeur qui souhaite, pendant l'été, s'établir de façon permanente avec sa famille à la campagne sans rompre le lien professionnel qui le rattache à la ville. Cette vocation des billets saisonniers ou mensuels est exprimée sans ambiguïté dès les années 1850 : le Grand Tronc les adresse « à ceux qui désireraient aller passer l'été à St. Hilaire, St. Hyacinthe ou autres places sur cette route¹³³ ». La prolifération des voies ferrées élargit à partir des années 1870 le spectre de cette villégiature périurbaine, alors que les couronnes rurales deviennent des espaces multipolaires. À Québec, par exemple, la rive nord s'ouvre dès 1877 à ces villégiateurs de proximité : aux citadins « désirant passer l'été à la campagne », le gouvernement provincial offre, sur son chemin de fer, des cartes saisonnières « permettant aux marchands et autres de passer la nuit avec [leurs] familles et d'être de retour en ville, à bonne heure pour leurs affaires chaque matin¹³⁴ ». Dans les années 1880, la ligne qui s'élance vers le lac Saint-Jean agrandit encore l'espace suburbain de la capitale. Des billets périodiques y apparaissent aussitôt « for the Convenience of Summer Residents¹³⁵ ». Comme le résume un rédacteur montréalais qui fait, en 1858, l'apologie des « country villas », l'abonnement saisonnier convertit les campagnes en banlieues en invitant les gens d'affaires « who may desire to avail themselves [...] of the fresh air and green fields » à fuir les canicules étouffantes de la ville : « One great use of the institution of a railway is to make the country a mere suburb of the city. » Le billet périodique actualise l'une des potentialités de la technologie ferroviaire. Combinée à la vitesse du train, sa commodité permet aux citadins de conjuguer présence au travail et permanence de la campagne « without too great inconvenience¹³⁶ ».

Mais encore faut-il un service adapté, l'horaire des trains réguliers ne convenant pas toujours aux besoins spécifiques du bourgeois exilé dans les champs. On décèle dès les années 1860 la montée d'une revendication collective. À Montréal, une pétition sollicitant du Grand Tronc des « facilities for reaching convenient country residences during summer¹³⁷ » circule au printemps 1867. Les demandes s'accentuent dans les années suivantes parallèlement à

¹³³ « Chemin de fer du Grand Tronc », *La Minerve*, 25 mai 1858.

¹³⁴ « Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental », *Le Canadien*, 18 juin 1877, p. 2.

¹³⁵ BAC (Ottawa), RG46, vol. 1014, Quebec & Lake St. John Railway, « Return required [...] », 1885.

¹³⁶ « Grand Trunk Railway. A New Arrangement », *Montreal Witness*, 26 mai 1858, p. 1.

¹³⁷ « Places of Resort for Summer », *Montreal Witness*, 27 avril 1867, p. 4.

l’instauration d’un service destiné aux estivants de la couronne périurbaine : à partir du début des années 1870, la circulation de « convois locaux¹³⁸ », matin et soir, entre Montréal et les extrémités de sa périphérie – Vaudreuil à l’ouest, Saint-Hyacinthe à l’est – devient une composante ordinaire de la programmation estivale du Grand Tronc. Ces trains saisonniers amorcent leurs activités chaque printemps et disparaissent des horaires à l’automne. Mais c’est vers 1880 que le mouvement connaît son véritable décollage.

Au printemps 1879 émerge à Montréal le « train de banlieue », notion qui fait sa première apparition dans les indicateurs du Grand Tronc. D’une certaine manière, la chose existait avant le nom : de fait, des trains réguliers circulaient entre Montréal et Lachine depuis 1847. Mais ce qui voit le jour en 1879 n’est pas une simple nomenclature. La naissance des « trains de banlieue » crée une nouvelle catégorie de convois, distincte des autres : la compagnie construit pour cette affectation une locomotive spéciale ; elle établit une tarification modique destinée exclusivement à ce nouveau service¹³⁹. La nouvelle appellation (« suburban trains ») a d’abord une signification restreinte. Elle est généralement réservée dans les indicateurs du Grand Tronc aux seuls convois qui relient Montréal à Saint-Lambert en passant par Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles. La modicité des prix, la fréquence du service et la mise en vigueur de billets mensuels et annuels valides uniquement dans ces trains¹⁴⁰, qui fonctionnent d’ailleurs l’hiver comme l’été, suggèrent qu’ils sont fréquentés par des travailleurs montréalais appelés à se déplacer régulièrement entre le cœur de la ville et les quartiers industriels du sud-ouest, marqués vers 1880 par une forte poussée démographique¹⁴¹. Les liens qui unissent l’émergence de cette ligne à la villégiature périphérique sont cependant avérés. Comme le rapporte la presse, elle dessert, pendant la saison estivale, les familles citadines qui désertent la ville pour s’établir de l’autre côté du fleuve¹⁴².

Cet avènement du « train de banlieue », qui traduit une préoccupation nouvelle, s’inscrit dans une mouvance globale. La notion, du reste, s’installe dès 1880 dans le lexique courant, où elle s’élargit rapidement pour englober l’ensemble des trains (en incluant ceux de Lachine et les

¹³⁸ « Chemin de Fer le Grand Tronc », *La Minerve*, 29 avril 1875, p. 3.

¹³⁹ « The Suburban Train Service », *Daily Witness*, 15 mai 1879, p. 8.

¹⁴⁰ *The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, op. cit., p. 28.

¹⁴¹ Voir Robert Lewis, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, coll. « Creating the North American Landscape », 2000, p. 41-44.

¹⁴² « Out of Town. Notes From Summer Resorts », *Daily Witness*, 26 juin 1886, p. 8.

convois « locaux » de Vaudreuil et de Saint-Hyacinthe) qui desservent les campagnes rapprochées¹⁴³. Ce renouvellement terminologique accompagne une émigration estivale croissante des élites montréalaises vers les « banlieues » verdoyantes. Vers 1880, l'irrigation ferroviaire des zones périurbaines s'intensifie. Le nombre de trains voués à la desserte des périphéries augmente (tableau 1.3). Le service s'améliore l'été, tandis que les trains se remplissent d'estivants qui résident sur la rive sud, à Lachine ou dans l'ouest de l'île, où fleurissent les résidences secondaires¹⁴⁴. Les trajets périphériques s'étendent : le Grand Tronc, qui prolonge son service de banlieue jusqu'à Longueuil, en 1884, inaugure la même année, en septembre, une liaison entre Montréal et Saint-Laurent. Emporté par la vague, le South Eastern lance à l'été 1882 son propre « suburban service¹⁴⁵ », dont le rayon, qui s'allonge d'abord entre Montréal et la région de Sutton, se referme ensuite sur la rive sud, dans le triangle entre Saint-Lambert, Saint-Hubert et Longueuil. La rive nord n'est pas épargnée : les villégiateurs qui la cherissent et qui y achètent des terrains « afin de se bâtir un nid pour le temps chaud » exercent des pressions sur le Canadien Pacifique, qui exploite en 1886 un « train suburbain » jusqu'à Sainte-Thérèse¹⁴⁶.

Né à Montréal, le mouvement se propage vers d'autres villes. Dès les mois qui suivent la mise en service, en 1879, du tronçon reliant Hull et Aylmer, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental y fait circuler des convois, dans les deux directions, plusieurs fois par jour. Étendue jusqu'à la capitale fédérale après l'ouverture du pont ferroviaire sur la rivière des Outaouais (1881), cette ligne locale est reconduite par le Canadien Pacifique en 1882. Malgré un certain décalage, la capitale provinciale n'est pas en reste. Des voix s'élèvent rapidement pour demander entre Québec et les environs de Portneuf « un train spécial tous les matins, pour l'usage des gens de bureau, comme fait le Grand-Tronc pour les habitants des localités voisines de Montréal¹⁴⁷ ». L'innovation viendra cependant du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean. Vers 1885, la compagnie adapte son service pour faciliter le déplacement des villégiateurs, qui peuvent aussi se procurer, dans ses bureaux, une liste de résidences rurales offertes en location. La presse salue

¹⁴³ « Grand Trunk Railway. Notice. Summer 1880 – Suburban Trains », *Montreal Herald*, 5 février 1880, p. 2.

¹⁴⁴ Sans titre, *Daily Witness*, 23 juin 1886, p. 4.

¹⁴⁵ « South-Eastern Railway. Suburban Service », *Montreal Herald*, 17 avril 1882, p. 4.

¹⁴⁶ « A Petition to the C. P. R. », *Montreal Herald*, 18 mai 1883, p. 7 ; « Congé du samedi après-midi », *La Minerve*, 21 juillet 1886, p. 2 ; Léon Ledieu, « Entre-Nous », *Le Monde illustré*, 28 août 1886, p. 131.

¹⁴⁷ « Chemin faisant. Petite chronique », *La Vérité*, 22 septembre 1881, p. 3.

ces efforts en soulignant l'arrivée graduelle des trains suburbains dans la capitale : « frequent trains, at convenient hours, for business men who wish to reside for the summer months, or for the whole year, at short distances from the city¹⁴⁸. »

Au Québec, la notion et le phénomène du « train de banlieue », dont les origines historiques sont bourgeoises, et non populaires, émergent au cours du XIX^e siècle des pratiques de villégiature¹⁴⁹. Ce nouvel usage du chemin de fer radicalise la délocalisation sur laquelle le villégiateur fonde ses loisirs. Il autorise une pérennisation du séjour à la campagne, que rendent possible la vitesse du train et la dissémination des voies ferrées. Il renforce la satellisation des campagnes, colonisées par des élites urbaines qui dépendent d'une ville dont elles dirigent les activités socioéconomiques, mais que, paradoxalement, elles ne veulent plus habiter. Clairement exprimé dans le discours des contemporains, ce désir de pérenniser la résidence rurale y est aussi directement associé au chemin de fer. En 1886, dans le *Herald*, un Montréalais exalte le charme des campagnes de Pointe-Claire, Sainte-Anne et Vaudreuil, ces « quiet, beautiful, and healthy suburban resorts » : « with still more railway facilities, some of the above named places should become *the permanent homes* of a great number of men who do business in the city or who are employed there¹⁵⁰ ». Ce n'est plus uniquement le travail, mais aussi le loisir qui détermine le lieu de la résidence. Ce n'est plus l'excursion de plaisir qui rompt avec le quotidien ; c'est le quotidien qui aspire à s'installer de façon permanente dans le lieu de l'excursion.

*

L'excursion, la villégiature : deux ensembles de pratiques récréatives dont l'évolution montre la ferroviairisation des usages que les populations font du temps laissé libre par l'interruption des activités productives. L'intégration des chemins de fer au loisir est un processus créateur : le train associe profondément le divertissement au déplacement ; il établit des plaisirs nouveaux ; il invente des sites et consacre des lieux déjà renommés. Ces dynamiques culminent

¹⁴⁸ « Suburban Trains », *Morning Chronicle*, 4 juin 1886, p. 2.

¹⁴⁹ Le cas de la région parisienne est à la fois semblable et différent. Le train suburbain y a aussi des origines élitaires, mais il devient une réalité ouvrière dès 1883. Voir Alain Faure, « A l'aube des transports de masse. L'exemple des “trains ouvriers” de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 40, n° 2, avril-juin 1993, p. 237.

¹⁵⁰ « Summer Resorts », *The Montreal Daily Herald*, 6 janvier 1886, p. 7. Je souligne.

dans l'essor du « train de banlieue », qui traduit l'intériorisation sociale d'une possibilité technique créée par la mobilité ferroviaire : la dissociation du lieu de travail et du lieu de résidence et le déménagement de cette résidence sur des lieux de loisir naguère réservés au plaisir temporaire de l'excursionniste et du villégiateur. L'analyse montre que ces processus résultent au milieu du XIX^e siècle d'une coopération objective entre les clientèles et les compagnies, qui interagissent et s'influencent réciproquement. La relation dialectique entre l'offre et la demande évoquée dans le chapitre précédent s'applique en ce sens aux usages récréatifs du train comme à ses usages courants. Les compagnies, en effet, répondent à une quête de plaisir préexistante qu'elles contribuent en retour, dans un mouvement circulaire, à renforcer et perpétuer.

L'étude empirique de cette ferroviarisation du loisir rappelle aussi la nécessité de relativiser la portée révolutionnaire du train. Car ce qu'il « crée » s'enracine en fait dans un ensemble historique de pratiques instituées. L'ancienneté de la villégiature demeure l'exemple le plus évident, mais les plaisirs de l'excursion en train ont aussi leurs antécédents. La balade ? Sous le Régime français comme après la Conquête, l'élite coloniale pratique la promenade en carriole et en carrosse, à la ville et dans ses périphéries, où les charmes de la nature réjouissent des promeneurs de plus en plus sensibles, vers la fin du XVIII^e siècle, à l'attrait des paysages pittoresques¹⁵¹. Les plaisirs du parc aménagé ? L'excursion, ici encore, hérite de loisirs qu'elle n'a pas créés. À Montréal, entre 1833 et 1870, le jardin Guilbault offre aux citadins un oasis de verdure qui est à la fois lieu de promenade et espace de spectacles. Inauguré en 1889 dans l'est de la ville, le parc Sohmer reprendra le flambeau en misant sur une programmation alliant l'attraction foraine, le divertissement culturel et les fraîcheurs de la verdure¹⁵². Les formes et la pratique de l'excursion ferroviaire, qui rivalise par ailleurs avec les nombreuses croisières offertes par les bateaux à vapeur, s'élaborent au confluent d'influences multiples. Il faut rompre, en un mot, avec l'idée de la coupure historique ; le chemin de fer s'intègre plutôt à un système de pratiques et d'usages qu'il contribue à remodeler en leur donnant une nouvelle extension et de nouveaux visages.

¹⁵¹ Voir à ce sujet Laurent Turcot, « L'émergence d'un loisir : les particularités de la promenade en carrosse au Canada au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 64, n° 1, été 2010, p. 58 et suivantes.

¹⁵² Voir Sylvain Gaudet, « Un haut lieu de la culture populaire à Montréal au XIX^e siècle. Le jardin Guilbault », *Cap-aux-Diamants*, n° 97, 2009, p. 25-29 ; Yvan Lamonde et Raymond Montpetit, *Le parc Sohmer de Montréal (1889-1919). Un lieu populaire de culture urbaine*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1986.

La place que conquiert le train dans les pratiques récréatives, au XIX^e siècle, il la doit en partie à la polyvalence des compagnies ferroviaires, qui sont parvenues à intégrer la différenciation sociale à leurs stratégies commerciales : à la multiplicité des clientèles, elles répondent par des offres multiples. Alors que se popularise l'excursion, alors que le « décorum » y laisse place aux « désordres », les élites peuvent se rabattre entièrement sur la villégiature, mobilité récréative plus distinguée que les chemins de fer parviennent également à capter. Mais l'accessibilité croissante des plus célèbres « places d'eau » en gonfle l'achalandage, comme l'observe Arthur Buies dans ses chroniques. Elle entraîne « l'invasion des endroits à la vogue » et les encombre « de gens de toute espèce, venus de partout¹⁵³ ». À nouveau, cependant, le chemin de fer apporte la solution en ouvrant de nouveaux lieux. L'Intercolonial adresse ainsi sa publicité aux villégiateurs las du « popular resort where it is the correct thing for everyone to go » ; ce qu'elle offre, c'est une nature sauvage où « the traveler sated with excess of conventional excursions will find much that is novel¹⁵⁴ ». Si le train s'introduit dans les loisirs d'une vaste population, et non seulement d'un groupe en particulier, c'est parce que les compagnies réussissent à exploiter à leur profit cette logique de la « translation » que la sociologie de Pierre Bourdieu a mise en évidence : à mesure que s'érode la valeur distinctive d'une pratique, l'élite sociale en élabore une nouvelle, où sa distinction se réfugie pour se mettre à l'abri des mouvements de la foule¹⁵⁵.

¹⁵³ Arthur Buies, « Kamouraska » [1877], *Chroniques II*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, coll. « Bibliothèque du Nouveau monde », 1991, p. 389-390.

¹⁵⁴ W. Kilby Reynolds, *op. cit.*, p. 9.

¹⁵⁵ Pierre Bourdieu, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Minuit, coll. « Le sens commun », 2012 [1979], p. 177.

CHAPITRE 6

LE CONFORT DU WAGON

Montons maintenant dans le train à bord duquel se déplacent les milliers de voyageurs qui sillonnent le réseau ferroviaire québécois entre 1836 et 1886.

Les chemins de fer engendrent un véhicule nouveau que leur dissémination propage, au fil du XIX^e siècle, jusque dans les replis du territoire. Le wagon ouvre à la vie collective un nouvel espace intérieur où des multitudes, chaque jour, s'entassent et passent de longues heures, jouissant et pâtissant à la fois de la commodité et des désagréments d'un moyen de locomotion qui renouvelle l'expérience corporelle du voyage. Dans cet habitacle inédit s'accomplit une autre ferroviarisation : celle du corps, dont le wagon refaçonnera progressivement la vie sensorielle et la sensibilité au confort et à l'inconfort, qui exercent une pression continue, en retour, sur son évolution matérielle et technique. C'est ce processus historique qu'il faut désormais s'efforcer de restituer.

6.1 Le silence du corps : un idéal ferroviaire

Le 29 novembre 1834, le Champlain & St. Lawrence tient à Montréal sa première assemblée. Ses administrateurs dévoilent son tracé définitif : parmi les têtes de ligne envisagées par l'ingénieur de la compagnie, La Prairie l'emporte sur Longueuil, sa concurrente¹. Les journaux annoncent la fin des « moyens désagréables de voyager qui se trouvent sur une route, si mauvaise et si impraticable qu'elle a acquis, parmi les étrangers et les gens du pays, une triste célébrité² ». La route reliant Saint-Jean à La Prairie souffre effectivement d'une immonde et sinistre réputation : les uns seront enfin « débarrassés de ses ornières et de sa boue continuelle³ » ; les autres, des cahots assassins de cette « detestable bone-breaking road⁴ ». Le train fait l'objet d'une représentation fantasmée avant de faire l'objet d'une expérience concrète.

¹ « Champlain and St. Lawrence Railroad », *Montreal Gazette*, 4 décembre 1834, p. 2-3.

² Sans titre, *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 6 décembre 1834, p. 3.

³ « Chemin de Fer », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 14 mai 1836, p. 2.

⁴ « Lake Champlain », *The Quebec Mercury*, 29 septembre 1836, p. 3.

Il se présente à l'esprit comme la promesse d'un confort nouveau, inégalé ; on attend de lui l'abolition des horreurs de la diligence et la suppression définitive de l'incommode du voyage. Les chemins de fer « feront des voyages les plus longs une promenade sans fatigues⁵ », soutient-on en 1834. Cette conviction s'impose avec la force d'une évidence. Sur les itinéraires routiers achalandés et desservis par la diligence, l'instauration du rail apparaît vite comme une indispensable nécessité. Dans les années 1840, plusieurs attendent avec impatience la construction de la voie ferrée entre Carillon et Grenville (projetée dès 1839), qui éliminera « that horrible jolting and imminent danger of dislocating all the bones in one's body⁶ ». L'imagination précède ici encore la réalité : le chemin de fer soustraira le voyageur au supplice que la route et les intempéries ont coutume de lui infliger.

Dès l'été 1836, l'essai du train s'avère d'ailleurs concluant aux yeux de ses inaugurateurs et de ses premiers usagers. « The motion was easy, and elicited from many, comparisons far from favourable to the usual comforts of travelling by the stage road⁷. » Cette comparaison entre les rudesses de la route et les douceurs de la voie ferrée réapparaît fréquemment tant dans les écrits intimes que dans le discours public. Les diligences que fréquente Marie-Angélique Des Rivières, à la fin des années 1840, ne sont pas toujours inconfortables. Mais les déplacements en voiture sont périlleux : « Ce soir j'étais fatiguée – j'avais éprouvé tant de fatigue, et de frayeur dans cette affreuse caleshe⁸ », se lamente-t-elle dans son journal après un voyage de Montréal à Terrebonne en octobre 1848. Le train, à l'inverse, est une « jouissance » qui remplace l'expérience parfois « des plus désagréable » de la diligence, et lorsque la condition des routes est exceptionnellement favorable, c'est au chemin de fer que les compare Des Rivières : « il nous dit que les chemins sont superbes – de St. Jean ici c'est un vrai rail-road⁹ ». Pour la famille Papineau, une habituée du Carillon & Grenville, la supériorité du train sur la diligence est également incontestable. « Je suis fatiguée : le chemin de fer est assez inégal pour nous donner le mal de tête. Jugez si le stage m'aurait fatiguée¹⁰ ! », écrit dans une lettre Julie Bruneau Papineau, en 1860. Le rail a certes ses imperfections, mais elles paraissent minimes aux voyageurs accoutumés à la diligence.

⁵ Sans titre, *L'Écho du pays*, 18 septembre 1834, p. 2.

⁶ « The Ottawa River », *The Quebec Gazette*, 19 juin 1848, p. 1.

⁷ « Champlain and St. Lawrence Railroad », *Montreal Gazette*, 23 juillet 1836, p. 2.

⁸ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.3, Journal personnel, 1847-1848, 25 octobre 1848.

⁹ *Ibid.*, 27 juin 1848 et 13 février 1848.

¹⁰ Julie [Bruneau] Papineau, *Une femme patriote. Correspondance (1823-1862)*, Québec, Septentrion, 1997, p. 480.

Ces appréciations traduisent une mutation de la sensibilité au confort physique. Les avantages de la nouvelle technologie se mesurent à l'aune des conditions offertes par l'ancien véhicule, dont les désagréments se trouvent accentués au contact d'une innovation qui déplace les critères de définition du confortable et de son contraire. On aurait tort, sans doute, de voir dans l'inconfort de la diligence une simple perception rétrospective inspirée par l'apparition du train : les doléances que suscitent les souffrances (tant hivernales qu'estivales) de la voiture publique sont en effet largement antérieures à l'ère ferroviaire¹¹. Mais, comme le suggère la comparaison récurrente entre les deux véhicules, la sensation même de l'inconfort est aggravée par le contraste que provoque l'avènement du chemin de fer, qui établit un point de comparaison défavorable à la diligence. En ce sens, les flèches dirigées contre la voiture publique à partir des années 1830 sont en partie « justifiées par des normes de confort et de vitesse devenues plus exigeantes¹² ». Ce qu'elles expriment, ce n'est pas seulement l'inconfort objectif du voyage routier, mais aussi un déplacement dans l'ordre des sensibilités collectives.

Pour décrire cette transformation, on peut recourir au concept d'« horizon d'attente » tel que l'élabore Hans Robert Jauss, théoricien de la lecture, pour reconstituer « l'expérience littéraire du lecteur ». Ce que Jauss écrit du texte littéraire, objet d'une appréciation fondée sur l'expérience préalable de textes antérieurs, peut effectivement s'appliquer à l'histoire des techniques. Au moment où un objet technique apparaît dans le champ d'action et de perception d'une collectivité, « son public est prédisposé à un certain mode de réception » en vertu d'un « système de références » intériorisé et forgé par l'expérience et l'habitude d'objets techniques antécédents, qui déterminent « l'effet qu'il produit ». Les textes inédits éveillent chez leur lecteur une série d'attentes « avec lesquelles les textes antérieurs l'ont familiarisé et qui, au fil de la lecture, peuvent être modulées, corrigées, modifiées ou simplement reproduites¹³ ». Comme eux, le nouvel objet technique émerge dans un horizon d'attente historiquement constitué : il apporte une innovation qui peut échouer à renouveler l'expérience ou parvenir au contraire à la

¹¹ Voir à ce sujet Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1998, p. 116-122.

¹² Sylvain Venayre, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Histoire », 2012, p. 38-39.

¹³ Hans Robert Jauss, *Pour une esthétique de la réception*, Paris, Gallimard, coll. « Tel », 2007 [1978], p. 54-56.

remodeler, imposant ainsi des attentes neuves que les objets techniques antérieurs, dès lors, ne réussissent plus à combler.

C'est exactement le processus que décrit un correspondant montréalais en 1853 : « La majorité des voyageurs, séduits par la rapidité et le confort du chemin de fer, ont déserté l'humble diligence où ils ne trouvaient ni l'une ni l'autre¹⁴ », observe-t-il. L'implantation du rail entraîne un déplacement de l'horizon d'attente. Détrôné par le nouvel objet technique, le véhicule traditionnel offre un niveau de confort désormais d'autant plus intolérable qu'il se trouve infériorisé par un moyen de locomotion terrestre inédit. Ce déplacement de l'horizon d'attente n'est pas un phénomène instantané (sur le plan temporel) ni un fait uniforme (sur les plans géographique et social). La voiture publique reste tout au long du XIX^e siècle un moyen de transport courant, qui assure dans de nombreuses gares des correspondances desservant les zones délaissées par le chemin de fer ; ses usagers demeurent nombreux et elle compte même des adeptes. Mais la tonalité nostalgique dont s'entourent ses appréciations dans la seconde moitié du siècle trahit une modification de l'horizon d'attente. La nostalgie dont se charge le rudimentaire confort de la diligence montre qu'il est dorénavant considéré comme appartenant à une époque révolue. En 1870, « un admirateur passionné du progrès moderne » confie l'attachement qu'il voue à cette diligence « dont l'âge ne peut qu'augmenter les charmes » : malgré l'étroitesse des sièges, « les trous, les accrocs et les déserts » qui ponctuent la route, la voiture est sa « vieille favorite¹⁵ ». Son attrait réside justement dans son archaïsme, reconnu comme tel et chéri pour son cachet historique.

L'inconfort de la voiture est intégré à l'horizon d'attente du voyageur de l'ère préferroviaire ; le voyageur ferroviarisé, de son côté, l'évalue à partir d'un système de références élargi, en le considérant comme dépassé, comme rendu désuet par un progrès appelé à le supplanter définitivement. Les représentations fantasmées et les expériences primitives du confort ferroviaire introduisent un nouvel horizon d'attente fondé sur l'idéal d'une éradication du déplaisir corporel. En novembre 1851, Louis-Joseph Papineau, qui a 65 ans, évoque dans une lettre la brutalité de la diligence : « Les chemins sont si mauvais, et nous formons tous ensemble

¹⁴ « Correspondance Américaine. Cohoes », *Le Pays*, 12 octobre 1853, p. 2.

¹⁵ « Un voyage dans une diligence », *L'Opinion publique*, 5 février 1870, p. 3.

un si lourd amas de vieilleries que nous ne pouvons guère voltiger pour nous entrevoir. » Mais « nous verrons peut-être la science trouver le moyen de nous rajeunir, poursuit-il, ou bien les chemins de fer, accrochant en passant les vieux, pour les décrocher où ils voudront arrêter. » La formule est étrange, mais elle traduit bien le caractère à la fois doux et lisse que son auteur attribue à la locomotion ferroviaire, dont le véhicule neutralise la violence exercée sur le corps du voyageur par la diligence, « où nous sommes rudement secoués¹⁶ ». À partir du début des années 1850, l'essor du réseau ferroviaire permet aux voyageurs de passer de Montréal à New York à l'intérieur d'une seule journée. Plusieurs s'enthousiasment : « persons leaving there at 6 o'clock in the morning, arrive here before sunset, as fresh as if they had been only taking a short airing¹⁷ ». Le train est représenté comme laissant intact le corps du voyageur ; il ne lui imprime aucune fatigue, il le place à l'abri des épreuves de la route, il lui épargne les aspérités et les altérations du voyage traditionnel.

Pour l'individu ordinaire, « la santé, c'est la vie dans le silence des organes », selon la formule célèbre du médecin René Leriche. La sensation de santé correspond à « l'inconscience où le sujet est de son corps », alors que la maladie lui donne la « conscience du corps » en lui faisant éprouver « des limites, des menaces, des obstacles à la santé¹⁸ ». On pourrait paraphraser l'expression et l'appliquer à l'histoire ferroviaire : le confort promis par le chemin de fer, c'est le voyage dans le silence du corps, c'est-à-dire l'effacement des sensations désagréables par lesquelles le corps du voyageur se manifeste à sa conscience. Or cette promesse de la technologie ferroviaire s'appuie sur la conception d'un véhicule inédit – le wagon, que les contemporains appellent d'abord « char », puis indistinctement « char » ou « wagon » – dont l'aménagement cherche à soustraire le voyageur aux avaries du voyage.

6.2 L'architecture intérieure du wagon : le triomphe du « modèle américain »

Au printemps 1836 s'achève à Troy, aux États-Unis, la construction des premiers wagons du Champlain & St. Lawrence. Deux des quatre chars commandés transporteront 24 passagers ;

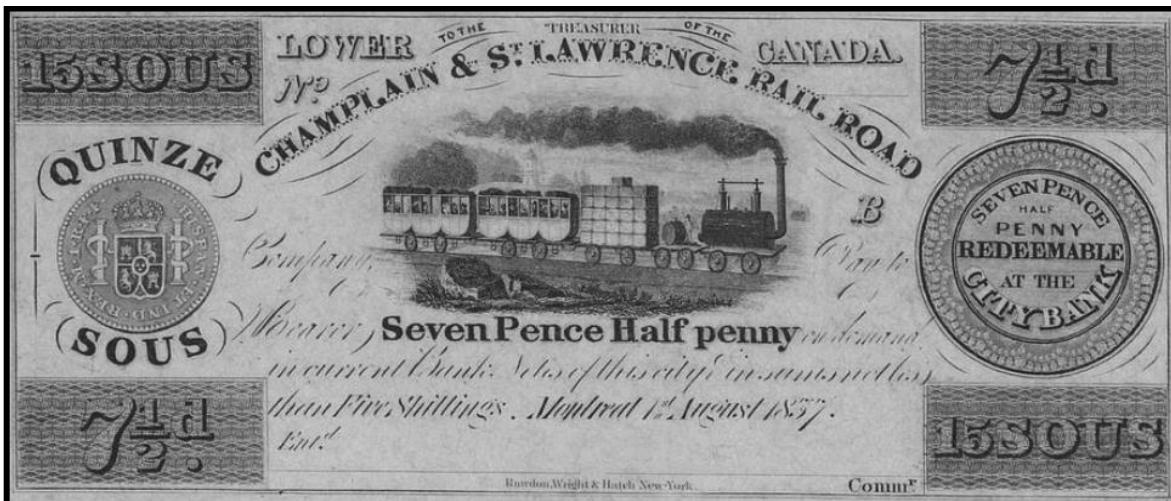
¹⁶ Louis-Joseph Papineau, *Lettres à sa famille (1803-1871)*, Québec, Septentrion, 2011, p. 430 et p. 464.

¹⁷ « Modern Travel », *The Quebec Mercury*, 19 juillet 1853, p. 2.

¹⁸ Georges Canguilhem, *Le normal et le pathologique*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Quadrige », 2011 [1966], p. 52.

dans les deux autres, 16 places seront disponibles¹⁹. « Comfortably fitted up and elegantly painted outside²⁰ » : le rédacteur d'une feuille anglophone vante laconiquement ces wagons, mais la presse et les rapports d'activité n'en donnent aucune description. Comme le suggèrent les gravures imprimées sur la monnaie de papier émise par la compagnie en 1837 (figure 6.1), ils sont sans doute identiques aux wagons états-uniens typiques du milieu des années 1830²¹. Ces véhicules d'une vingtaine de pieds sont constitués d'une carrosserie formée par l'assemblage de trois caisses de diligence munies de portes latérales et montées sur un chariot unique à quatre roues. Les voyageurs qui montent dans les wagons à Saint-Jean ou à La Prairie y trouvent un intérieur vraisemblablement découpé en trois sections séparées par des panneaux amovibles, ceux-ci permettant un aménagement modulable observé à la même époque dans d'autres chars construits à Troy²². En 1847, le Montreal & Lachine conforme l'architecture intérieure de ses premiers wagons au principe de la compartimentation anglaise. Les passagers, « stowed like cattle more than anything else²³ », déplore un rédacteur, y sont enfermés dans des sections closes et divisées les unes des autres par des cloisons étanches.

FIGURE 6.1
Monnaie émise par le Champlain & St. Lawrence en 1837



Source : Billet de 7 ½ pence, Rawdon, Wright & Hatch, New York, 1837 (Collection numérique de BAnQ). Les wagons représentés sur ce billet du Champlain & St. Lawrence ressemblent probablement à ses premiers chars.

¹⁹ « Chemin de Fer », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 14 mai 1836, p. 2.

²⁰ « Champlain ans St. Lawrence Railroad », *Montreal Gazette*, 23 juillet 1836, p. 2.

²¹ Voir John H. White, *The American Railroad Passenger Car*, tome 1, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1978, p. 4-5.

²² Robert R. Brown, « The Champlain and St. Lawrence Railroad », *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, n° 39, mars 1936, p. 25.

²³ « Grand Trunk Railroad », *The Quebec Mercury*, 21 novembre 1854, p. 2.

Mais ces chars primitifs sont symptomatiques des tâtonnements de l'époque pionnière ; ils ne sont pas représentatifs des réalités ferroviaires du XIX^e siècle. Vers le début des années 1850, c'est un autre modèle de wagon, fixé dès 1840 aux États-Unis²⁴, qui s'impose sur les lignes canadiennes, où la compartimentation est rapidement délaissée. Cette architecture américaine substitue l'aire ouverte au cloisonnement : dans un intérieur indivis, deux séries de sièges attenants aux murs latéraux sont séparées par une allée centrale reliant les portes placées aux deux extrémités et permettant aux voyageurs comme aux employés de circuler d'un char à l'autre pendant le voyage. Suffisamment larges (plus de trois pieds) pour accueillir deux passagers, les banquettes, perpendiculaires aux murs, sont parfois dotées de dossier réversibles qui donnent à des groupes de quatre la possibilité de converser en « tête à tête²⁵ ». Arrimée à un chariot muni de deux jeux d'essieux autonomes possédant chacun quatre roues (parfois six), la caisse de ce wagon, enfin, peut atteindre une longueur dont le modèle primitif restait privé et ménage un habitacle pouvant généralement loger une cinquantaine de passagers ou plus.

Ce modèle architectural trouve dans le St. Lawrence & Atlantic son principal introducteur au Canada. Dès son ouverture en décembre 1848, le gabarit et la disposition de ses wagons spacieux attirent l'attention des usagers habitués à ceux de ses prédecesseurs. La nouvelle formule s'enracine au cours des années suivantes dans les mœurs ferroviaires locales. L'évolution de la flotte du Champlain & St. Lawrence fournit un indice révélateur de cette implantation : en 1850, douze chars de passagers à quatre roues, que la compagnie estime peu profitables, circulent encore sur sa voie ferrée ; en 1858, la totalité de ses quinze wagons de voyageurs comptent huit roues²⁶. Comme l'explique le Montreal & Champlain dans son rapport annuel en 1863, les compagnies ferroviaires, confrontées à la « necessity [...] of keeping pace with the requirements of the travelling public²⁷ », doivent régulièrement réviser leur flotte pour l'assortir aux tendances dominantes. Or le triomphe du « modèle américain²⁸ », selon l'expression du Lévis & Kennebec,

²⁴ John H. White, *op. cit.*, p. 14-18.

²⁵ « A Trip to St. Hyacinth », *Montreal Witness*, 12 février 1849, p. 4 ; témoignage d'un fabricant de wagons d'Albany (août 1851), AJAPC, vol. 10, n° 3, 1851, appendice UU.

²⁶ « Champlain and St. Lawrence Railroad », *Montreal Herald*, 23 janvier 1851, p. 1-2 ; Samuel Keefer, *Report of Samuel Keefer [...] for the Year 1858*, Hamilton, Gillespy & Robertson, 1859, p. 87.

²⁷ BAC (Ottawa), RG30, vol. 282, Minute Book n° 1, 1857-1872, réunion du 11 février 1863, p. 153.

²⁸ *Devis général pour la construction des travaux [...] de Lévis à Kennebec*, Lévis, Bureau de L'Écho de Lévis, 1871, p. 17.

est attesté par l'ensemble des sources. Ce qui s'en écarte suscite le désaveu. En avril 1871, par exemple, un inspecteur du gouvernement provincial condamne vigoureusement, dans un rapport, les wagons que le Québec & Gosford souhaite utiliser pour le transport de ses passagers : situées sur les murs latéraux plutôt qu'aux extrémités, leurs portes sont « extrêmement dangereuses en cas d'alarmes et de déraillement²⁹ », soutient l'ingénieur, qui exige l'adoption de chars conformes à l'architecture ordinaire. L'uniformisation des wagons au cours de la période est toutefois marquée par d'inévitables décalages. En 1858, sur le chemin de fer d'Industrie (Joliette), la flotte affectée aux voyageurs est encore exclusivement composée de chars à quatre roues, achetés en 1849 au Champlain & St. Lawrence³⁰. Plusieurs de ces wagons paraissent toujours en service en 1880, avant la vente de la ligne au Québec, Montréal, Ottawa & Occidental : un ingénieur chargé d'en évaluer la valeur y découvre une flotte surannée et « old fashioned³¹ ». Des disparités marquent aussi la dimension des wagons : en 1876, ceux qui circulent entre Saint-Hyacinthe et Saint-Pie contiennent 40 voyageurs, tandis que le Grand Tronc en possède certains capables d'héberger 80 passagers³².

Si l'architecture générale des wagons ordinaires est à peu près invariable, la finition intérieure et le confort des banquettes dépendent de la classe dont ils relèvent. Sièges coussinés, stores en soie, tentures de satin : les chars de première classe du Montreal & Lachine en 1847 se distinguent par leur luxe décoratif des wagons de seconde classe, quant à eux supérieurs à ceux de la troisième, surmontés d'une simple canopée qui les protège contre la pluie, mais sans vitres et vulnérables, en revanche, aux « intempéries de l'air³³ ». La disparition rapide de la troisième classe entraîne celle des wagons ouverts – les compagnies en utilisent toutefois fréquemment lors des excursions estivales –, mais l'asymétrie entre les deux autres classes est similaire sur l'ensemble des lignes du réseau. Comme leur revêtement extérieur et leur charpente, le fini

²⁹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 727, dossier 96.1, rapport de Pierre Gauvreau, 26 avril 1871.

³⁰ Samuel Keefer, *op. cit.*, p. 91 ; Jean-Claude Robert, « Un seigneur entrepreneur : Barthélémy Joliette et la fondation du village d'Industrie (1822-1850) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 26, n° 3, décembre 1972, p. 392.

³¹ *Commission royale. Enquête concernant le chemin de fer Q. M. O. & O.*, vol. 2, Québec, Gingras & Cie, 1887, p. 361.

³² « Narrow Gauge Railroad », *Montreal Herald*, 22 février 1876, p. 1 ; *Grand Trunk Railway Company of Canada. Statement of the Revenue and Capital Accounts for the Half-Year Ended June 30th 1869*, Londres, Waterlow & Sons, 1869, p. 10.

³³ « Ouverture du chemin de fer de Lachine », *La Revue canadienne*, 23 novembre 1847, p. 2 ; « Opening of the Lachine Railway », *Montreal Witness*, 22 novembre 1847, p. 4.

intérieur des wagons du XIX^e siècle est toujours en bois. L'habitacle de seconde classe est minimalist : le bois des sièges est nu et l'aménagement, purement fonctionnel, dénué des suppléments esthétiques qui parent les intérieurs de la première classe. Ceux-ci sont visuellement et tactilement plus agréables : des coussins couverts d'un tissu velouté (le rouge et le vert sont les couleurs de prédilection) enrobent les sièges ; le bois poli (du noyer noir, le plus souvent) adoucit une ambiance que des draperies viennent parfois feutrer et que divers ornements peuvent encore enjoliver, comme cette peinture murale de « style pompéien³⁴ » qui tapisse le plafond des chars de première classe du Lévis & Kennebec, jugés « d'un lux[e] et d'une richesse peu communes³⁵ ».

À l'équipement de base qui permet d'asseoir le voyageur et de le protéger des éléments en lui offrant un intérieur étanche se greffent des accessoires assurant la satisfaction minimale des besoins corporels. L'établissement du service hivernal, à partir de 1848, entraîne la diffusion dans les wagons d'appareils de chauffage destinés à y maintenir une température confortable. Vers 1850, les passagers des premiers convois hivernaux apprécient les poêles installés dans les chars : « a handsome stove in each carriage, leaves nothing in the way of comfort³⁶ », écrit un rédacteur couvrant l'ouverture du St. Lawrence & Atlantic. En 1851, Marie-Angélique Des Rivières vante le « bon poêle qui jette une température des plus agréable » dans son train entre Saint-Jean et La Prairie, où le chauffage est alors une nouveauté ; « c'est charmant de voyager de la sorte³⁷ ».

L'avènement du service nocturne (1854), couplé à celui du service hivernal, commande pour sa part la diffusion d'appareils d'éclairage artificiel, dont l'apparition dans les wagons reste cependant difficile à dater. Les témoignages explicites les plus précoce remontent à 1854, époque où l'éclairage à l'huile remplace les chandelles dans les trains états-uniens³⁸ : lors de l'inauguration de la ligne reliant Lévis à Richmond, les journaux relèvent la présence de lampes à bord du Grand Tronc³⁹. Ces lampes à l'huile, sources potentielles d'incendies dans des chars en

³⁴ « The Opening of the Levis and Kennebec Railway », *Morning Chronicle*, 24 juin 1875, p. 2.

³⁵ « Excursion sur le chemin de Fer Lévis et Kennebec », *Le Journal des Trois-Rivières*, 30 novembre 1876, p. 4.

³⁶ « Opening of the St. Lawrence and Atlantic [...] », *The Quebec Mercury*, 2 janvier 1849, p. 2.

³⁷ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.5, Journal personnel, 1851, 26 novembre 1851 ; A Traveller, « Railway Difficulties », *Montreal Herald*, 14 novembre 1851, p. 2.

³⁸ Voir John H. White, *The American Railroad Passenger Car*, tome 2, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1978, p. 414-419.

³⁹ « Grand Trunk Railroad », *The Quebec Mercury*, 21 novembre 1854, p. 2.

bois hautement inflammables, demeurent au cours de la période le principal moyen d'illumination des trains. La lumière qu'elles émettent reste d'autant plus blafarde que ces lampes sont longtemps peu nombreuses (seules deux ou trois éclairent, par exemple, les wagons de première classe du Grand Tronc en 1864⁴⁰). L'éclairage au gaz, qui assure une plus vive luminosité tout en dissipant les « disagreeable odours⁴¹ » de l'huile, fait des percées dans les années 1870 – notamment sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental –, mais les compagnies ferroviaires peinent à suppléer la lumière naturelle. Lorsqu'elle tombe, les trains deviennent sombres, éclairés par des dispositifs qui luttent faiblement contre l'obscurité. En train, « the evening is the least pleasant part of the day, écrit Lady Dufferin en 1876 ; the light in the cars is not sufficient to read⁴² ».

Les compagnies offrent en outre de l'eau potable à leur clientèle. Cette pratique, attestée dès 1854 sur le Grand Tronc, ne semble pas encore généralisée dix ans plus tard ; elle paraît en revanche exister sur la plupart des voies ferrées vers la fin de la période. La rareté des informations disponibles complique sa reconstitution, mais on repère, comme aux États-Unis⁴³, deux systèmes de distribution de l'eau. Sur certaines lignes, des fontaines ou « pots à l'eau⁴⁴ » sont mis à la disposition des passagers. Dans d'autres cas, c'est un garçon circulant périodiquement dans l'allée centrale qui approvisionne les voyageurs. Un usager apprécie, en 1864, le service offert entre Montréal et Saint-Jean : « a young man passed through the cars with a rack containing several tumblers, and a flagon of ice water⁴⁵ ».

Le wagon aménage aussi un espace destiné à recevoir les excréptions du voyageur. Les sources, ici encore, sont discrètes – voire quasi muettes. Aux États-Unis, des indices suggérant la présence de toilettes dans les trains existent dès les années 1830, mais la documentation est aussi lacunaire⁴⁶. Inutiles pendant les voyages courts, les équipements sanitaires sont vraisemblablement absents des chars canadiens avant le début des années 1850, les trajets

⁴⁰ Canada Railway Advertising Company, *Montreal Business Sketches [...]*, Montréal, Longmoore & Co., 1864, p. 216.

⁴¹ Ed. Glackmeyer, « Opinions of the People », 22 septembre 1879, p. 4.

⁴² Lady Dufferin, *My Canadian Journal (1872-78)*, New York, D. Appleton and Company, 1891, p. 258.

⁴³ Voir John H. White, t. 2, *op. cit.*, p. 430.

⁴⁴ Sans titre, *La Minerve*, 21 juillet 1864, p. 2.

⁴⁵ « The Champlain Section of the Grand Trunk Railroad », *Montreal Witness*, 3 août 1864, p. 4.

⁴⁶ John H. White, t. 2, *op. cit.*, p. 429.

ferroviaires d'une distance supérieure à 30 milles n'apparaissant qu'en 1851. Les devis du European & North American Railway, le premier chemin de fer du Nouveau-Brunswick, prévoient dès 1856 l'installation d'un « water closet⁴⁷ » dans ses chars de première classe, signe probable d'une habitude de fabrication déjà partiellement standardisée. Les toilettes sont en tout cas suffisamment usuelles dans les wagons canadiens, en 1866, pour qu'un *Mémoire sur le choléra* prescrive la « surveillance très sévère » des « lieux d'aisance des chars⁴⁸ ». À partir de 1860, plusieurs infanticides prouvent d'ailleurs que les trains en sont couramment pourvus, et que le contenu de ces latrines ambulantes se déverse directement sur les voies ferrées pendant le voyage. En mars 1876, par exemple, une femme se défait d'un nourrisson en le jetant « through the water-closet of the first class car⁴⁹ », entre Saint-Hilaire et Saint-Hyacinthe ; la dépouille sera retrouvée sur les rails.

Le wagon typique de la seconde moitié du XIX^e siècle intègre l'ensemble de ces composantes élémentaires. Les devis du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental conservés dans les archives illustrent leur agencement concret et brossent un portrait synthétique de ce wagon ordinaire. En 1876, les spécifications relatives à ses chars de première classe décrivent des véhicules de 50 pieds capables de voiturer 60 passagers : percés de fenêtres habillées de stores ajustables (elles sont d'une largeur de 19 pouces, et d'une hauteur de 26), ces wagons agrémentés d'accessoires décoratifs (boiseries, draperies) et munis de banquettes en peluche contiennent des lampes, un réservoir d'eau potable, un appareil de chauffage (disposé sur une feuille de zinc pour prévenir les incendies) et une toilette située à l'une des extrémités⁵⁰. Le devis de la seconde classe est plus sobre. La fenestration est la même et l'équipement est comparable, mais le souci esthétique et l'adoucissement des surfaces disparaissent. Les sièges sans coussin se contentent de présenter une courbure qui épouse les formes du corps, « in order that they may seat a person as comfortable as possible⁵¹ ». Le « modèle américain », c'est la combinaison de ces éléments. Un Européen voyageant sur le chemin de fer International, à l'est de Sherbrooke, l'affirme clairement en 1882 : « Les wagons américains, appelés ici *chars*, sont bien longs. [...] On y

⁴⁷ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 982, devis du European & North American Railway, 1856, p. 41.

⁴⁸ Joseph-Charles Taché, *Mémoire sur le choléra*, s. l., Bureau d'agriculture et des statistiques, 1866, p. 37.

⁴⁹ « Child Murder », *Montreal Witness*, 1^{er} avril 1876, p. 3.

⁵⁰ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 691, dossier 2.1, devis des wagons de première classe, 26 mai 1876.

⁵¹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 1001, devis des wagons de seconde classe, 9 août 1879, p. 33.

trouve toujours de l'eau fraîche. [...] N'oublions pas deux meubles qu'on ne trouve pas chez nous dans les wagons et qui cependant ont bien leur utilité : les water-closets et les poëles⁵². »

Le wagon tel qu'il se modèle au milieu du XIX^e siècle fournit au corps du passager une protection contre le froid, la noirceur, la soif et les désagréments physiologiques. C'est l'instrument visant à permettre cette mobilité sans fatigue, sans altération que le chemin de fer promet au voyageur. « Tout le confort qui lui sera progressivement offert » par le transport ferroviaire, selon l'expression de Marc Desportes, « sera d'apporter une sorte d'anesthésie de tous les sens, hormis celui de la vue⁵³ ».

6.3 Éprouver, ressentir, respirer : les revers de la technique

Au voyageur accoutumé à l'âpreté de la diligence, le wagon offre le silence du corps. Mais, en raffinant ses attentes, l'habitude des chars et l'accoutumance au train le rendent vite sensible aux imperfections du chemin de fer, qui n'est pas toujours à la hauteur de sa représentation fantasmée. Bref, la promesse de confort dont la technologie ferroviaire est porteuse est un idéal constamment démenti – et en même temps continuellement recherché. Car tandis que se routinissent et que s'allongent les voyages en train, le wagon est sans cesse critiqué et perfectionné au nom du nouvel horizon d'attente qu'il a lui-même institué, mais qu'il échoue parfois à satisfaire. Le confort du train est souvent rappelé et apprécié, mais, à partir des années 1850, ses incommodités s'installent également dans les discours, où elles deviennent les motifs d'une perpétuelle plainte collective. En 1880, un député le souligne à la Chambre des communes : personne, dit-il, n'a « jamais voyagé sur une longue ligne de chemin de fer, sans avoir entendu tout le monde, hommes et femmes, et spécialement les vieilles femmes, commencer l'histoire des défauts de ce chemin, et raconter comment le train secouait, comment il sautait sur la voie, combien d'accidents y sont arrivés et ainsi de suite⁵⁴ ».

La trépidation des chars sur les rails est l'un des premiers objets du mécontentement. La plupart des témoins qui empruntent une nouvelle ligne ou qui rapportent une inauguration

⁵² G. Vekeman, *Voyages au Canada*, Namur, L. Godenne-Boseré & Co., 1885, p. 51.

⁵³ Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace (XVIII^e – XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, p. 128.

⁵⁴ DCC, 2^{ème} session du 4^{ème} parlement (1880), vol. 1, p. 145.

encensent la douceur du mouvement. Le wagon neutralise les secousses de la route, rendues imperceptibles par la texture unie de la voie ferrée. Un exemple parmi tant d'autres : en 1854, un journaliste en promenade sur le Carillon & Grenville découvre « un mouvement aussi régulier que si l'on roulait sur une glace unie⁵⁵ ». Cette expérience rappelle l'« anesthésie des sens » dont parle Marc Desportes : le glissement est si doux « that it was difficult to believe we were actually moving⁵⁶ », écrit en 1876 un rédacteur qui revient d'une excursion à Saint-Joseph, sur le Lévis & Kennebec. Mais le déclin de l'enchantement lié à la nouveauté d'une ligne, l'usure des rails ou des wagons et la déficience du ballast peuvent altérer le confort. Dans bien des situations, la vibration et les soubresauts du roulement s'imposent vivement à l'attention des passagers, qui éprouvent en leur corps les aspérités de la technique. Les plaintes sont diverses et fréquentes : en 1863, Louis-Hippolyte La Fontaine rapporte avoir « beaucoup souffert⁵⁷ » sur un segment détérioré du Grand Tronc, dont les wagons « sautillants⁵⁸ », comme Hector Langevin les appelle dans une lettre, importunent aussi d'autres passagers ; selon un voyageur sortant des chars les côtes endolories, le train qui relie Arthabaska et Doucet Landing (Sainte-Angèle) est « pire qu'une brouette qui déboulerait d'une montagne⁵⁹ » ; le cahotement est si prononcé, déplore un commis des bureaux de poste ambulants en 1870, qu'il se sent dans le train comme un marin naviguant en pleine tempête⁶⁰. Ceux qui subissent de telles secousses trouvent le voyage « très fatigant⁶¹ », selon les mots d'un inspecteur.

Bref, la trépidation dérange le silence du corps ; le bruit du roulement peut aussi harasser les passagers et rompre l'imperceptibilité du déplacement. Certains segments de la voie ferrée accentuent le grondement des roues. En traversant le tube du pont Victoria, par exemple, le voyageur est plongé dans une obscurité ponctuée d'éclairs (produites par les jours pratiqués dans la structure) et entend le « bruit profondément sourd et tout-à-fait particulier [...] que le roulis des chars fait entendre⁶² ». Mais le bourdonnement est une expérience commune, qui rend aux

⁵⁵ « Chemin de fer de Montréal et Bytown », *La Minerve*, 18 novembre 1854, p. 2.

⁵⁶ « Levis and Kennebec Railway », *Morning Chronicle*, 28 novembre 1876, p. 3.

⁵⁷ Louis-Hippolyte La Fontaine, *Correspondance générale. Tome 3 : Mon cher Amable. Lettres de Louis-Hippolyte La fontaine à divers correspondants (1848-1864)*, Montréal, Varia, coll. « Documents et biographies », 2005, p. 376.

⁵⁸ BAnQ (Québec), P134, contenant 1, lettre à sa femme Justine, 6 novembre 1866.

⁵⁹ « Chronique », *Le Journal des Trois-Rivières*, 29 janvier 1869, p. 2.

⁶⁰ BAC (Ottawa), fonds du ministère des Postes, correspondence and agreements on the subject of railway mail, RG3, vol. 1009, lettre d'un inspecteur du service postal au maître général des Postes, 8 juin 1870.

⁶¹ Rapport d'inspection du St. Lawrence & Atlantic (janvier 1851), *AJAPC*, vol. 10, n° 3, 1851, appendice UU.

⁶² « Le Pont Victoria. Célébration de son ouverture », *Le Pays*, 21 décembre 1859, p. 3.

oreilles de certains la conversation difficile et le voyage énervant : « le tintamarre du wagon sur les lisses et son mouvement oscillatoire qui ne finit jamais sont là pour vous interdire la parole⁶³ ». Les compagnies paraissent conscientes de cet inconvénient. Dans les années 1870, par exemple, les devis du Grand Tronc prescrivent l'installation d'un « deafening floor⁶⁴ » dans les chars. Ce double plancher insonorisant, dont sont pourvus, vers la fin de la période, les wagons des deux classes sur toutes les grandes lignes, améliore probablement le confort auditif. Mais le « bruit monotone des roues⁶⁵ », comme l'appelle un journaliste voyageant sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, continue de marquer l'expérience sensorielle du train.

L'inégalité des températures dans l'habitacle cause d'autres irritations. Les poêles mitigent assurément la morsure du froid, mais l'ambivalence brouille rapidement les appréciations initiales. Si les appareils calorifères permettent à certains passagers d'être « admirablement bien », d'autres, assis trop près des sources de chaleur, ont le sentiment de « rôtir⁶⁶ » tandis que grelottent ceux qui en sont trop éloignés. Louis-Joseph Papineau résume en 1858 cette dualité que fustigent souvent les usagers : « les chars chauffés sont des étuves suffocantes dans une partie, tandis que, dans d'autres, les portes et les fenêtres ouvertes y donneraient des pulmonies à des athlètes⁶⁷ ». Le problème provient de la faiblesse de l'irradiation des poêles, qui ne réussissent pas à distribuer uniformément la chaleur dans un espace rendu perméable par la circulation des employés et les besoins d'aération. L'expérience de la « torture du froid », comme le dit un chroniqueur, est en fait si répandue que plusieurs commerçants vendent des « couvertures en grosse laine pour ceux qui voyagent en chemin de fer⁶⁸ ».

Un perfectionnement des dispositifs de chauffage répondra à ces insatisfactions et rehaussera le confort du wagon. Vers la fin des années 1860, le chauffage à l'eau chaude s'implante sur les lignes américaines. Ce nouveau système, qui permet une diffusion enveloppante de la chaleur en assurant la circulation de l'eau dans des tuyaux serpentant sous les

⁶³ François-Magloire Derome, « Réminiscences et portraits. Kamouraska », *Le Foyer canadien*, tome 4, 1866, p. 415.

⁶⁴ *Grand Trunk Railway. Specification for Bodies of First-Class Cars to Carry 60 Passengers*, s. l., s. é., v. 1870, p. 3.

⁶⁵ « Le Canard à Ottawa. Notes de voyage », *Le Canard*, 30 mars 1878, p. 2.

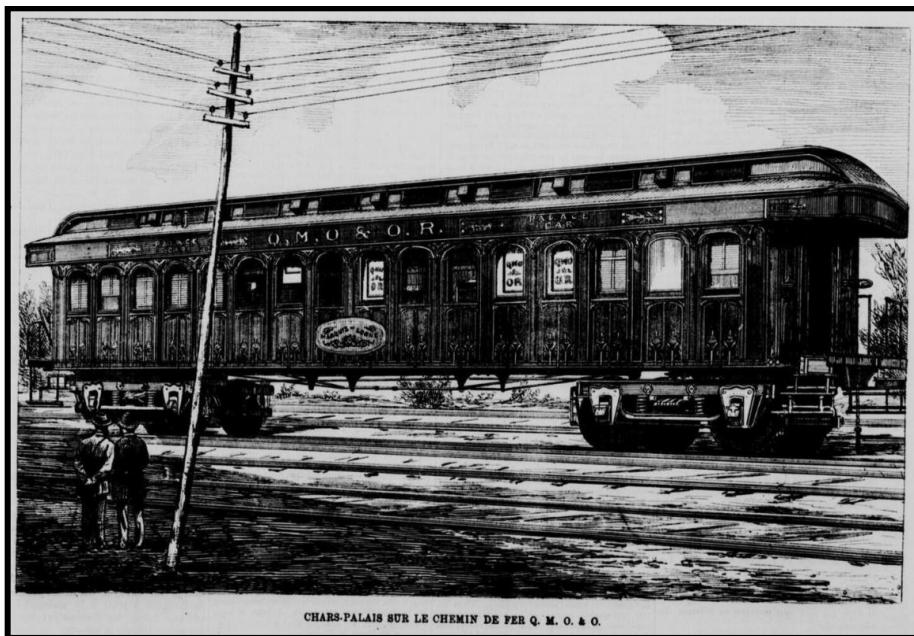
⁶⁶ « Notre correspondance », *Le Journal de Québec*, 10 février 1849, p. 2 ; « Inauguration du chemin de fer de Montréal à Brockville », *Le Pays*, 21 novembre 1855, p. 2-3.

⁶⁷ Louis-Joseph Papineau, *op. cit.*, p. 519.

⁶⁸ « Petite chronique », *La Minerve*, 30 décembre 1873, p. 2 ; « Marchandises Nouvelles », *Le Journal de Québec*, 31 août 1865, p. 3.

banquettes⁶⁹, pénètre aussitôt dans les wagons québécois. Dès 1870, le Grand Tronc entreprend la rénovation de ses chars de première classe pour les équiper de cette innovation, dont le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental munit également les siens. Mais, à son tour, cette technologie neuve peine à combler la clientèle. En 1881, le chauffage ne donne pas le confort optimal aux passagers du chemin de fer gouvernemental, qui portent plainte. Le surintendant admoneste le personnel de bord dans une circulaire : « on laisse chauffer le feu sans restriction [...] et aussi on laisse les cendres s'accumuler et cela donne une apparence malpropre », sermonne-t-il. « Votre devoir est simplement de voir à ce que votre char soit propre et en ordre et fourni sous aucun rapport de tous ce qui est nécessaire pour le confort des passagers ; de toujours tenir votre char tempéré et prendre soin au Baker Heater⁷⁰. » L'isolation défaillante d'un wagon peut créer le même effet que l'entretien négligeant d'une fournaise, comme le raconte un député ayant passé, en 1882, une nuit entière « grelottant de froid⁷¹ » dans un char de première classe de l'Intercolonial.

FIGURE 6.2
Un char-palais du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (1879)



Source : *L'Opinion publique*, 24 juillet 1879, p. 351. Cette représentation du « char-palais » *Marquis de Lorne* fabriqué en 1879 pour le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, dont l'apparence extérieure est semblable à celle

⁶⁹ John H. White, t. 2, *op. cit.*, p. 386 et suivantes.

⁷⁰ AMF (Saint-Constant), P170, S32, boîte RG68-1, lettres circulaires aux conducteurs et portiers des chars Palais et Dortoir du QMO&O, 3 février 1881. On utilise l'appareil breveté de chauffage à l'eau chaude de l'Américain William Baker.

⁷¹ DCC, 4^{ème} session du 4^{ème} parlement (1882), p. 129.

des premiers wagons Pullman mis en service sur le Grand Tronc en 1870, illustre les composantes architecturales typiques du wagon américain de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les portes, auxquelles donne accès un marchepied (souvent appelée « plateforme »), sont situées aux extrémités. Le chariot possède ici deux groupes d'essieux de quatre roues (d'autres chars-palais de l'époque ont douze roues). On note aussi une toiture à claire-voie. La surélévation centrale des premières toitures à claire-voie, dans les années 1860, ne présente pas une courbure aussi élégante, qui ne devient courante que vers 1870. Relevons enfin la présence, dans le coin inférieur gauche, de deux spectateurs, qui souligne la dimension spectaculaire du luxe ferroviaire.

L'intérieur du wagon, parfois trop perméable pour permettre la rétention de la chaleur, est en même temps trop hermétique pour assurer une circulation convenable de l'air. À l'automne 1856, sur le Grand Tronc, on expérimente un système de ventilation conçu par Henry Ruttan, inventeur canadien titulaire de plusieurs brevets. Les compliments que s'attire ce purificateur d'air, dont les chars de la compagnie sont encore équipés vers la fin des années 1860, révèlent les déplaisirs qu'il s'efforce de contrer : l'appareil, commente un voyageur en 1857, libère le wagon du « tainted poisoned air which one must swallow, as a general rule, on railway cars⁷² ». Le souci de l'aération occupe une place telle, parmi les exigences de la clientèle, que la publicité ferroviaire annonce parfois des chars « bien aéré[s] et bien ventilé[s]⁷³ ». Au début des années 1860, l'avènement de la toiture à claire-voie (figure 6.2), qui devient vite un élément architectural emblématique du wagon nord-américain, facilite la lutte contre la toxicité de l'air stagnant⁷⁴ : la partie centrale de cette toiture à double niveau présente une surélévation longitudinale dans laquelle sont pratiquées des bouches d'aération et des fenêtres. Les voyageurs, pourtant, ne sont pas affranchis de la sensation d'étouffement, qui figure encore sur la liste des griefs à la fin de la période. Même dans les wagons les plus luxueux, le « vice de ventilation » les met parfois aux prises avec un air étouffant et vicié ; « la chose est grave et mérite bien qu'on y prenne garde⁷⁵ », signale en 1883 un passager de l'Intercolonial.

La ventilation déficiente a d'ailleurs son corollaire : l'immixtion de la poussière dans les chars. Ce problème a d'abord des origines techniques. Le roulement des trains soulève une poussière qui se mélange aux émanations de la locomotive – un scientifique anglais étudiant sa composition chimique y découvre du fer, du sable, de la cendre et du charbon⁷⁶ – et qui s'infiltra peu à peu dans les wagons. L'empierrement défectueux des voies ferrées agrave parfois cette

⁷² « Ruttan's Car Ventilation », *Montreal Witness*, 13 juin 1857, p. 1.

⁷³ « Changement dans l'heure du départ des trains [...] », *Le Journal de Québec*, 11 mai 1864, p. 1.

⁷⁴ John H. White, t. 1, *op. cit.*, p. 26-27.

⁷⁵ « Les provinces-maritimes du Canada à vol d'oiseau », *L'Événement*, 3 octobre 1883, p. 4.

⁷⁶ « What Railway Dust is Composed of », *Canadian Illustrated News*, 20 janvier 1872, p. 34.

nuisance : en 1880, par exemple, la ligne entre Québec et Montréal sur la rive nord du fleuve est ballastée avec du sable, provoquant une « abondance de poussière [...] parfois insupportable⁷⁷ » aux passagers. Mais cette pénétration des particules dans l'habitacle est souvent un effet collatéral d'une pénurie d'air frais à laquelle les voyageurs cherchent à remédier en ouvrant les fenêtres, facilitant par là « the ingress of a cloud of dust⁷⁸ ». Des dispositifs multiples visant à convertir les prises d'air en remparts contre la poussière sont testés dès les années 1850 : appareils ou déflecteurs fixés à la locomotive, à son chariot auxiliaire ou aux wagons cherchent à éradiquer le problème en humidifiant les particules aériennes et en contrôlant leur trajectoire⁷⁹, les affiches publicitaires vantant des chars « Free from Dust⁸⁰ ». Ces efforts techniques sont-ils efficaces ? Les doléances sont en tout cas intarissables. Vers 1850, des passagers sont agressés « par le nuage de poussière qui blanchit les habits et prend à la gorge⁸¹ » ; dans les années 1880, l'ennemi est toujours debout, comme en témoigne, par exemple, le curé Majorique Marchand, qui revient en 1883 « couvert de poussière⁸² » d'un voyage en train entre Drummondville et L'Avenir. L'expérience est si commune, ici encore, qu'un marchand de moustiquaires portatives précise, dans sa publicité, que son accessoire « est aussi fait pour être porté dans les chars, pour se garder de la poussière⁸³ ».

Le sentiment d'asphyxie qu'entraîne l'impureté de l'air est parfois accentué par l'insuffisance d'eau potable et par la malpropreté des wagons. Dès les années 1850, la réglementation interne émise par les compagnies ferroviaires oblige le personnel de bord (chefs de train et serre-freins) à veiller au confort des voyageurs en s'assurant que les wagons « sont propres, bien aérés, bien chauffés en hiver, garnis de leurs lampes et pourvus des agrès nécessaires⁸⁴ ». La formule est à peu près constante, mais son application, elle, est plus instable.

⁷⁷ « Le chemin du nord », *Le Courier de Saint-Hyacinthe*, 30 octobre 1880, p. 2 ; *Commission royale, op. cit.*, p. 347.

⁷⁸ « Heating & Ventilating of R. R. Cars [...] », *Montreal Witness*, 10 janvier 1857, p. 1.

⁷⁹ « New Plan to Keep Dust Out of Railroad Cars », *Montreal Herald*, 25 juin 1853, p. 2 ; « Comfort for Travellers », *Montreal Witness*, 22 novembre 1871, p. 7 ; « Ventilation of R. R. Cars », *Montreal Herald*, 28 janvier 1876, p. 2.

⁸⁰ *The Grand Trunk Railway is the Only Cheap, Direct and Expeditious Route [...]*, Montréal, James Potts, 13 juillet 1857.

⁸¹ « Excursions canadiennes », *Le Journal de Québec*, 19 juillet 1851, p. 2.

⁸² Majorique Marchand, *Le Journal de Majorique Marchand, curé de Drummonville (1865-1889)*, document annoté par Jean Roy et Christine Hudon, Québec, Septentrion, 1994, p. 184.

⁸³ « Aux Chasseurs [...] », *Le Journal de Québec*, 6 juin 1864, p. 3.

⁸⁴ Règlements du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (15 janvier 1880), *DSQ*, vol. 14, 1880, document n° 2, p. 38.

Les mots sont parfois durs : dans les années 1860, on compare les chars du Grand Tronc à des « étables à cochons » ; un agriculteur dégoûté de « l'extrême malpropreté qui règne dans les chars de seconde classe » dénonce « l'odeur de fumier et quelques fois même plus que cela » que contractent les marchandises transportées sur la ligne⁸⁵. Quinze ans plus tard, des voix s'attaquent toujours à la même indécence : il est parfois difficile de s'asseoir dans les convois de la compagnie, déplore un journaliste d'Arthabaska, « sans se salir ou souiller sa toilette⁸⁶ ».

Que révèlent les analyses qui précèdent ?

Le confort du voyageur, dont le corps subit dans l'espace intérieur du wagon de multiples altérations et fatigues sensorielles, est une préoccupation constante et croissante au XIX^e siècle. Comme l'indiquent les rapports d'activité qu'elles produisent, les compagnies soumettent périodiquement leur flotte à des rénovations variées (repeinturage, revernissage, réfection, modernisation) ; leur publicité, constamment, annonce au public des chars confortables. L'actualisation continue du matériel roulant, note la direction du Grand Tronc en 1870, est « absolutely necessary to meet the wants of the travelling public, a simultaneous movement having been made in that direction by the leading railways on this continent⁸⁷ ». Les attentes, les exigences des passagers s'expriment largement dans l'espace public et exercent une vive pression sur l'évolution matérielle et technique des wagons, sans cesse « remodelés et aménagés d'une manière plus moderne⁸⁸ », selon le mot d'un mécanicien de l'Intercolonial. Ces ajustements incessants visent à favoriser l'idéal du déplacement dans le silence du corps, que promet l'avènement du train, mais dont l'accomplissement est éternellement retardé par les revers de la technique ferroviaire, qui impose comme tout système technique une épreuve corporelle à ses usagers.

La permanence des plaintes pourrait suggérer l'échec de cet affinement progressif du wagon. Mais ce serait oublier deux choses. D'une part, les appréciations positives demeurent

⁸⁵ « Chemin de fer du Grand [...] », *Le Canadien*, 28 octobre 1868, p. 2 ; Un cultivateur, sans titre, 5 novembre 1866, p. 2.

⁸⁶ « Le joug du Grand-Tronc », *L'Union des Cantons de l'Est*, 3 septembre 1881, p. 2.

⁸⁷ *Grand Trunk Railway Company of Canada. Report of the Directors [...] Half-Year Ended 31st December 1870*, Londres, Waterlow & Sons, 1871, p. 20.

⁸⁸ « Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux [...] » (1886), *DSC*, vol. 20, n° 12, 1887, document n° 13.

aussi fréquentes que les mécontentements. Les chars ventilés, chauffés, éclairés sur des voies ferrées solidement entretenues réunissent parfois les conditions qui permettent aux voyageurs d'éprouver le « quiet gliding of the cars⁸⁹ », comme l'écrit un rédacteur en 1871. D'autre part, les plaintes ne traduisent pas seulement l'inefficacité relative des innovations (ou l'usure de « chars vermoulus⁹⁰ » que les compagnies peuvent tarder à réparer), mais aussi l'évolution des sensibilités collectives à l'inconfort. Reconnaissions-le : ce phénomène est difficile à démontrer, mais la dialectique observée entre les plaintes et les innovations en suggère fortement l'importance. La transformation du wagon et de ses équipements au cours de la période modifie sans doute les conditions objectives du voyage, mais la transformation corrélative du voyageur, rendu moins tolérant et plus sensible à l'inconfort, annule cette amélioration et maintient le niveau d'insatisfaction. Les critiques les plus sévères des vicissitudes du service ferroviaire trahissent parfois clairement cette mutation des sensibilités. En 1885, un voyageur se réjouit : le Canadien Pacifique a renouvelé enfin ces « chars de seconde classe » qui faisaient des voyages de Joliette à Montréal « un supplice véritable, un long martyre pour quiconque y prenait place⁹¹ ». Les wagons réguliers, que plusieurs percevaient, vers 1850, comme des véhicules confortables, perfectionnés, voire comme des « palais mouvants⁹² », représentent pour d'autres, trente-cinq ans plus tard, un intolérable tourment.

6.4 Dormir : splendeurs et misères des « palais » roulants

L'appréciation des voyages nocturnes et des wagons spécialement conçus pour le sommeil du voyageur permet d'observer une autre facette de cette évolution des sensibilités. Quittons maintenant les wagons ordinaires de première et de seconde classe pour explorer l'univers des chars spéciaux, qui offrent à leurs occupants le luxe d'un confort supérieur.

Le confort ferroviaire est certes estimable, « but there is ample room for more », peut-on lire dans un article new-yorkais reproduit à Montréal en 1852 : il est absurde que les voyageurs éprouvent la fatigue et l'inconfort dans des wagons ordinaires « every night when they might just

⁸⁹ « The Grand Trunk », *Morning Chronicle*, 22 septembre 1871, p. 1.

⁹⁰ Un Passager, « Chemin de fer du Sud Est », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 23 août 1881, p. 2.

⁹¹ « Changements utiles », *La Gazette de Joliette*, 20 octobre 1885, p. 2.

⁹² « Banquet à l'honorable M. Lafontaine », *Le Journal de Québec*, 7 octobre 1851, p. 1.

as well be lying at full length in berths⁹³ ». Au Canada-Est, les premiers trains long-courriers, qui assurent dès 1853 la liaison entre Longueuil et Portland, effectuent la totalité de leur trajet durant le jour ou interrompent leur course la nuit à Sherbrooke ou Island Pond, leurs passagers couchant à l'hôtel. Mais l'expérience d'une nuit sur les inflexibles banquettes d'un char conçu pour le service diurne n'est pas étrangère au voyageur canadien des années suivantes. Les voyages nocturnes sont rares sur les voies ferrées locales au milieu des années 1850, mais les premiers (de Longueuil à Lévis à partir de 1854, puis de Montréal à Toronto à partir de 1857) précèdent l'introduction des wagons-lits. Peu propices au sommeil sont les chars ordinaires, où certains passent des « nuits entières sans fermer l'œil⁹⁴ ». Les témoignages qui décrivent cette lutte contre la veille forcée en font sentir les désagréments corporels. Confiné dans un espace clos où ses postures sont contraintes par la physionomie du banc, le voyageur doit « faire sur [son] simple siège l'expérience du lit de Procuste », forcé à une fatigue que le froid et le « bruit d'enfer causé par les chars⁹⁵ » peuvent amplifier. Son propre corps devient un fardeau qu'il ne peut détendre ou reposer : « nous ne pouvons prendre les chars de nuit et nous sommes obligés de nous trimballer pendant toute la nuit⁹⁶ », déplore Gaspard Lemoine dans son journal intime en 1869 après un voyage nocturne dans un char ordinaire du Grand Tronc. Une gravure publiée dans *L'Opinion publique* (figure 6.3) illustre bien ces contorsions auxquelles des sièges trop exigus condamnent les voyageurs de nuit, qui cherchent dans une multiplicité de positions un sommeil fuyant et un impossible confort.

L'invention du wagon-dortoir⁹⁷ apporte le remède à ces déboires nocturnes. Aux États-Unis, les premiers exemplaires entrent en service dès 1838, mais c'est l'allongement des trajets qui entraîne, dans les années 1850, la formation d'une réelle demande⁹⁸. La diffusion sur les lignes américaines de « chars où l'on peut dormir aussi commodément que dans son lit » suscite l'envie du rédacteur de *La Gazette de Sorel*, qui espère en 1857 « que bientôt toutes nos

⁹³ « Railway Improvements », *Montreal Witness*, 22 novembre 1852, p. 2.

⁹⁴ « Exposition provinciale », *Le Journal de Québec*, 23 septembre 1865, p. 2.

⁹⁵ « L'Exhibition et les Invités de London », *La Minerve*, 23 septembre 1865, p. 2.

⁹⁶ AMM (Montréal), P761/B, M2013.96.1.8, Journal personnel (n° 4), 15 septembre 1869.

⁹⁷ J'utiliserai ici cette expression d'époque (« char-dortoir », « wagon-dortoir »), l'expression contemporaine « wagon-lits », venue d'Europe, étant absente de l'usage québécois du XIX^e siècle. « Dortoir » a d'ailleurs l'avantage de figurer plus justement la réalité américaine du wagon de nuit, où l'aire ouverte l'emporte sur le compartiment fermé.

⁹⁸ John H. White, t. 1, *op. cit.*, p. 204-209.

compagnies de chemins de fer adopteront ce progrès⁹⁹ ». La nouveauté arrive au Canada-Est l'année suivante : le 18 juin 1858, le Grand Tronc lance un wagon-dortoir affecté au service entre Montréal et Toronto. Son architecture intérieure reste inconnue, mais la presse montréalaise, qui approuve ce « nouveau confort », évoque un espace « divisé en huit chambres », chacune contenant « une espèce de sofa pour la commodité des passagers¹⁰⁰ ». D'autres chars similaires viennent bientôt augmenter la flotte nocturne de la compagnie, qui étend sa production. En septembre 1859 sort de l'usine de Pointe-Saint-Charles « one of the most magnificent Sleeping Cars it has ever been our good fortune to see », écrit un rédacteur – wagon si parfait « that it needs no comment¹⁰¹ ». À l'instar des versions américaines de l'époque, cette première génération de « chars de nuit¹⁰² » offre probablement un espace transformable, équipé de banquettes ordinaires que les passagers, au besoin, peuvent convertir en couchettes. C'est du moins ce que suggèrent des récriminations, en 1861, contre l'ouverture répétée des portes pendant la nuit : les dormeurs se disent dérangés par des voyageurs qui entrent dans le wagon ou qui en sortent aux gares intermédiaires¹⁰³.

FIGURE 6.3
« Des voyageurs fatigués s'arrangeant pour la nuit » (1878)



Source : *L'Opinion publique*, 14 février 1878, p. 82. Le wagon diurne limite fortement le confort des voyageurs qui y passent la nuit.

⁹⁹ « Un progrès », *La Gazette de Sorel*, 26 novembre 1857, p. 1.

¹⁰⁰ « Nouveau confort pour les Voyageurs de Montréal à Toronto », *La Minerve*, 23 juin 1858, p. 2.

¹⁰¹ « Sleeping Cars », *Montreal Herald*, 22 septembre 1859, p. 2.

¹⁰² « Chemin de fer du Grand Tronc », *La Minerve*, 15 décembre 1859, p. 3.

¹⁰³ « Grand Trunk Railway », *Morning Chronicle*, 23 avril 1861, p. 3.

Nés entre Montréal et Toronto, les chars-dortoirs, régulièrement publicisés dans les horaires du Grand Tronc à partir de 1859, se répandent dans les années suivantes sur les liaisons interurbaines de l'est, sur les lignes de Montréal à Lévis (vers 1860) et de Montréal à Portland (vers 1863). Si la vue de ces wagons novateurs suggère des éloges superlatifs aux journalistes, qui voient dans leur aménagement astucieux le progrès qui supprimera cet « horrible feeling of a long and sleepless night¹⁰⁴ », la réalité sensorielle du voyage nocturne inspire parfois à leurs occupants des sentiments moins enthousiastes. En 1863, un voyageur fait preuve de pondération en sortant d'un wagon-dortoir à Portland. Le passager chercherait en vain, dans ces chars, la sérénité de son propre lit ; « they offer you at best only the enjoyment of lying down at full length, and with your dress on, on a pretty hard sofa where you are well shaken¹⁰⁵. » Exacerbée par les trépidations, la dureté du matelas indispose les voyageurs, mais c'est aussi parfois la ventilation qui rend les nuits mauvaises et qui suscite leur désabusement. La même année, des plaintes s'en prennent à cet « unpleasant and unhealthy atmosphere of the sleeping cars » : l'hiver, entre Québec et Montréal, la fermeture des prises d'air destinée à contrer le froid affaiblit le renouvellement d'un oxygène que la respiration des dormeurs dégrade vite. L'air « becomes poisonous in the extreme », et « the effluvia in the sleeping cars in the morning is intolerably foul¹⁰⁶ ».

Dès les années 1860, le Grand Tronc réagit aux critiques en s'efforçant de bonifier ses chars. En décembre 1863, par exemple, la compagnie construit de nouveaux wagons-dortoirs : leur toiture à claire-voie munie de ventilateurs « removes one of the greatest discomforts experienced on such cars – bad ventilation », relate un journal de Québec ; les matelas sont plus moelleux, l'ornementation est « extremely tasteful¹⁰⁷ » et des rideaux opaques sont disposés de façon à mieux protéger l'intimité des occupants. En 1867, la compagnie innove de nouveau en concevant un char-dortoir qui offre un luxe accru. À l'hiver, elle en expose à Montréal une maquette qu'elle envoie ensuite à l'Exposition universelle de Paris. Ce wagon d'une longueur de 63 pieds, dont l'extérieur est peint en jaune, peut loger 56 passagers. L'intérieur, dont la largeur dépasse 10 pieds, déploie un aménagement convertible et multifonctionnel. Quatre chambres

¹⁰⁴ « New Sleeping Car », *Montreal Witness*, 17 février 1858, p. 3.

¹⁰⁵ « The Grand Trunk Railroad and the Coast », *Montreal Witness*, 5 août 1863, p. 1.

¹⁰⁶ Sans titre, *The Quebec Daily Mercury*, 26 novembre 1863, p. 2.

¹⁰⁷ « The Grand Trunk's New Sleeping Cars », *Quebec Gazette*, 21 décembre 1863, p. 2.

privées occupent une section du char, chacune d'entre elles possédant un miroir et un lavabo en marbre alimenté par un réservoir d'eau. Le jour, l'aire commune du wagon contient, de part et d'autre d'une allée centrale, des fauteuils ordinaires, fabriqués en noyer ouvragé et recouverts de velours cramoisi ; la nuit, on les déplie pour former des lits que viennent compléter des oreillers dissimulées sous les sièges, tandis que surgissent d'autres couchettes suspendues, camouflées pendant le jour dans des compartiments situés aux confins du plafond et des murs. Ces lits escamotables composés d'un matelas et d'une couverture écarlate se superposent aux premiers, chacune des cases constituées par cette superposition se trouvant séparée de l'allée centrale par un rideau de satin vert. Deux salles d'eau luxueuses, l'une réservée aux dames, l'autre destinée aux hommes, permettent aux occupants de l'aire commune de se livrer aux ablutions. Dorures et boiseries décorent l'habitacle, dont le plancher est orné par une décalcomanie florale. Ventilé par le système de Ruttan, le wagon est surmonté par une toiture à claire-voie percée de plusieurs puits de lumière ; les roues de son chariot, qui en possède douze et non huit, visent à prévenir l'intensité des trépidations¹⁰⁸.

À Montréal, on tient le wagon de 1867 pour « the ideal of a perfect sleeping-car¹⁰⁹ ». Pourtant les années 1870 vont forcer encore de nouvelles évolutions. Le Grand Tronc, comme ses archives le révèlent, lutte contre l'obsolescence de ses chars-dortoirs en s'efforçant d'adapter continuellement les plus anciens à ce qu'il appelle « the improved style¹¹⁰ », fatalement voué à se redéfinir en permanence. Cette course au raffinement est sans doute ce qui pousse la compagnie à négocier en 1869 un accord avec la firme de George Pullman (Chicago)¹¹¹, qui exerce, dès la fin des années 1860, une domination grandissante sur le marché américain du wagon de luxe¹¹². Signé le 1^{er} août 1870, le contrat éclaire les conditions du partenariat, qui concède à Pullman, pendant une durée de quinze ans, le monopole des wagons-dortoirs sur le Grand Tronc : les deux compagnies rénovent conjointement huit des chars de l'entreprise canadienne de manière à les conformer au standard supérieur de la firme américaine ; les réparations structurelles et l'entretien mécanique des wagons sont du ressort du Grand Tronc, tandis que Pullman est chargé

¹⁰⁸ « Progress of Canada. The Grand Trunk Railway [...] », *Morning Chronicle*, 12 février 1867, p. 2 ; « Maquette d'une voiture-lits [...] » (William Notman, photographie), 21 février 1867, Collection du Musée McCord, I-24933.1.

¹⁰⁹ « Grand Trunk Model », *The Daily Witness*, 20 février 1867, p. 2.

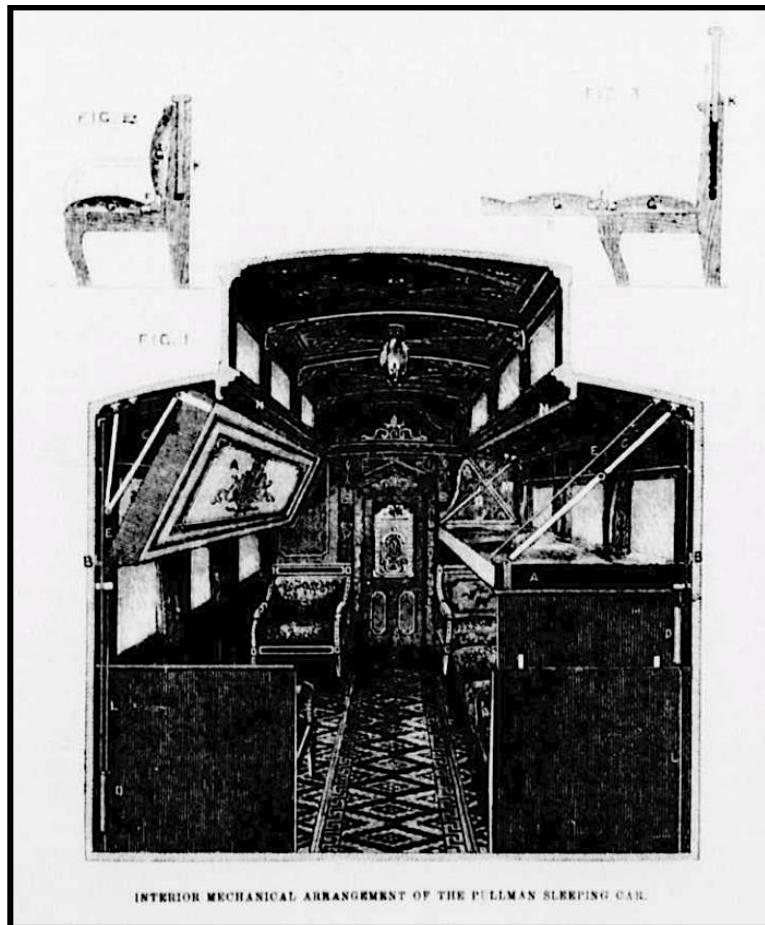
¹¹⁰ BAC (Ottawa), RG30, vol. 12598, dossier n° 279, contrat relatif à l'exploitation de six wagons-dortoirs, 1869.

¹¹¹ *Grand Trunk Railway Company of Canada. Report of the Directors [...] Half-Year Ended 31st December 1869*, Londres, Waterlow & Sons, 1870, p. 9.

¹¹² John H. White, t. 1, *op. cit.*, p. 248 et suivantes.

de fournir, d'entretenir et de renouveler la literie et les accessoires décoratifs ; chaque wagon est placé sous la gouverne d'un employé affecté spécialement à son entretien ménager et veillant au confort de ses passagers¹¹³.

FIGURE 6.4
L'aménagement convertible d'un wagon-dortoir Pullman



Source : *Canadian Illustrated News*, 21 septembre 1872, p. 189. Cette image montre l'aménagement convertible des wagons-dortoirs Pullman vers 1872. La partie droite représente l'arrangement nocturne et la partie gauche, l'organisation diurne. Le mécanisme illustré (les parties coussinées de fauteuils placés l'un devant l'autre se déplient pour former une couchette, le dossier des sièges devenant un montant qui accueille et supporte le poids des lits escamotables) est semblable à celui dont est équipé le wagon que présente le Grand Tronc à l'Exposition universelle de Paris en 1867.

En août 1870, la compagnie expose ces « palais Pullman » remodelés à la gare Bonaventure et à Lévis, où peuvent les admirer les journalistes et le public. Encore une fois, l'emballément incite les observateurs à les décrire comme insurpassables. Ces chars « devront

¹¹³ BAC (Ottawa), RG30, vol. 12591, dossier n° 142, contrat entre le Grand Tronc et la firme Pullman, 1^{er} août 1870.

donner aux voyages en chemin de fer tout le charme et le confortable qu'on avait en vain recherché[s] jusqu'à présent¹¹⁴ ». Chauffés à l'eau chaude, « ventilated in the most approved manner¹¹⁵ », pourvus de salles d'eau et luxueusement décorés, ils présentent un aménagement convertible (figure 6.4) analogue à celui du wagon-dortoir de 1867 : la disposition diurne ouvre un espace meublé de fauteuils que la tombée de la nuit transforme en hôtel roulant. Les chars Pullman, où les sièges s'accompagnent de guéridons, s'efforcent toutefois de recréer l'ambiance d'un salon¹¹⁶. Ils accentuent aussi l'intimité des alcôves nocturnes. Le premier char de la série, appelé *Montreal*, entre en service le 22 août. Dès 1871, le contrat est bonifié. En avril, le Grand Tronc exploite huit Pullman ; douze autres sont commandés ou en cours de fabrication¹¹⁷.

À partir des années 1870, les chars-dortoirs, souvent pompeusement appelés « chars-palais », se diffusent dans l'ensemble du réseau québécois. Dès 1868, les usagers du Montreal & Vermont qui voyagent vers Boston bénéficient de wagons convertibles dotés du même « luxe princier » (draperies, fauteuils, miroirs, boiseries, « superbes » cabinets de toilette) et supérieurs, selon certains, aux « boîtes à ballottement du Grand Tronc¹¹⁸ ». La ligne offre des Pullman dès 1871, auxquels elle ajoute dans les années suivantes les chars-palais de la firme américaine Wagner. Dès 1872, des dortoirs Pullman attachés aux trains de nuit entre Sherbrooke et Boston entrent en service sur la ligne du Massawippi Valley Railway ; on en retrouve sur le South Eastern dès le milieu des années 1870 ainsi que sur le Canada Atlantic Railway, dans les années 1880. Pullman décroche aussi des contrats sur l'Intercolonial en 1874 et 1876. Leurs clauses sont semblables à celles que stipule le contrat du Grand Tronc (Pullman fournit les wagons et l'entretien décoratif, l'entretien général et mécanique revenant à l'Intercolonial), mais illustrent plus précisément les modalités du partage des revenus : les compagnies ferroviaires qui exploitent ses wagons peuvent ou bien remettre à Pullman une part des recettes issues de la vente des billets, ou bien lui garantir un montant mensuel fixe¹¹⁹. En 1883, l'Intercolonial, qui compte parmi sa flotte huit chars Pullman et qui paie 300 \$ par mois la location de chacun d'entre eux, en commande deux nouveaux. Mais le gouvernement fédéral annonce la résiliation du contrat en

¹¹⁴ Sans titre, *L'Ordre*, 23 août 1870, p. 3.

¹¹⁵ « Pullman's Cars », *Morning Chronicle*, 27 août 1870, p. 2.

¹¹⁶ « The Pullman Palace Cars », *Canadian Illustrated News*, 27 août 1870, p. 131.

¹¹⁷ « The Pullman Cars », *Canadian Illustrated News*, 29 avril 1871, p. 263.

¹¹⁸ Sans titre, *L'Ordre*, 31 juillet 1868, p. 2.

¹¹⁹ Contrats entre Pullman et l'Intercolonial (27 juillet 1874 et 1^{er} juin 1876), *DSC*, vol. 18, n° 12, 1885, document n° 76 ; BAC (Ottawa), RG12, vol. 2010, dossier 3662-1, documents relatifs aux chars Pullman de l'Intercolonial, 1876.

1884 ; il achète ces dix wagons et lance son propre service de dortoirs roulants à partir du 1^{er} août 1885¹²⁰. D'autres sont réfractaires au géant de Chicago, mais nulle compagnie offrant des itinéraires interurbains ne peut résister à l'appel du char-palais, devenu socialement une nécessité. En 1880, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental négocie avec Pullman, mais ses prix « exorbitants » le persuadent de construire ses propres chars de nuit pour offrir à ses passagers « every comfort and all the necessary facilities to be able to compete successfully with rival roads¹²¹ ». Les wagons Pullman ne circulent pas non plus sur le Canadien Pacifique, ni sur le Quebec Central, qui exploitent néanmoins des chars aussi luxueux.

En 1870, alors que les voyageurs québécois s'initient au luxe pullmanien, certains entrevoient l'émergence d'une ère nouvelle, susceptible de faire enfin du déplacement une jouissance sensorielle : « railway travelling, hitherto regarded as a bore, threatens to become a luxury¹²² ». Et les appréciations positives du wagon-dortoir ne manquent pas. « I enjoyed the luxury of a sleeping car by paying half a dollar extra and having got into it [...] I slept pretty well¹²³ » ; « We came on to desRivières station, in a Pulman car – they are so comfortable¹²⁴ » ; « Je me suis couché à St. Hyacinthe et me suis endormi pour ne m'éveiller qu'à huit heures et me lever à neuf. J'ai déjeuné à dix heures à quarante milles de la Pointe Lévi¹²⁵. » Ces témoignages laissés dans leurs écrits intimes par trois passagers des années 1860, 1870 et 1880 indiquent que les wagons-dortoirs apportent effectivement des améliorations sensibles. On peut y trouver le repos, le confort. Mais les amertumes sont tout aussi fréquentes. Les vibrations et le bruit du roulement continuent de priver les voyageurs de la quiétude sensorielle qu'ils attendent, malgré l'intérieur feutré et les chariots améliorés des dortoirs perfectionnés. « Je dois avouer que je ne puis pas dormir sur l'Intercolonial. [...] D'après mon expérience, la voie est très dure¹²⁶ », soupire un député en 1880. On raille avec ironie la prétention « palatiale » de chars qui enferment

¹²⁰ Contrat entre Pullman et l'Intercolonial (18 juillet 1883), *DSC*, vol. 18, n° 12, 1885, document n° 76 ; BAC (Ottawa), RG12, vol. 2010, dossier 3662-5, documents relatifs aux wagons Pullman de l'Intercolonial, 1883-1886.

¹²¹ *Report Concerning the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway*, Québec, Langlois, 1881, p. 24.

¹²² « The Pullman Palace Car "Montreal", G. T. R. », *Canadian Illustrated News*, 8 octobre 1870, p. 231.

¹²³ AMM (Montréal), fonds de la famille Guérin, P610, M2002.84.5.1, Journal de voyage de Thomas Guérin, 1860, p. 3.

¹²⁴ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.12, Journal personnel de Marie-Angélique Des Rivières, 1871, 4 août 1871.

¹²⁵ BAnQ (Québec), P174, S2, P101, lettre de Félix-Gabriel Marchand à sa femme, v. 1884.

¹²⁶ *DCC*, 2^{ème} session du 4^{ème} parlement (1880), p. 144.

leurs passagers dans l'exiguïté d'un lit inconfortable – cette « sepulchral shelf called a bed¹²⁷ » – et la promiscuité forcée. Les chars Pullman peinent autant que leurs prédecesseurs à prévenir la sensation d'étouffement : « L'asphyxie y est lente, réglée, mutuelle ; la chaleur, l'acide carbonique renvoyé par les poumons, la poussière [...] y forment les éléments variés et certains d'un empoisonnement insensible¹²⁸. »

En 1893, un voyageur sort d'un char Pullman « brisé de fatigue » et rapporte son expérience à sa femme dans une lettre. « Ces vilains Pullman n'offrent aucun confort. Nous y sommes étendus sur la dure, confinés comme dans un cachot. Je n'ai pu fermer l'œil. » Il renchérit : « Je crois qu'un siège en 1^{re} classe vaut beaucoup mieux, si nous ne voulons pas dormir – au moins nous pouvons remuer et circuler¹²⁹. » Son jugement impitoyable annule tout le progrès accompli depuis 1858 : le luxe trompeur du wagon-dortoir est pire, à ses yeux, que le confort lui-même médiocre du char ordinaire qu'il aspirait pourtant à détrôner. On retrouve ici l'évolution évoquée plus haut des sensibilités collectives à l'inconfort. Ce qui paraissait constituer, vers 1860, l'apogée du confort et l'atteinte d'une perfection devient pour certains, dans les décennies suivantes, la source d'une intolérable expérience.

6.5 Un confort « moderne » : la spirale du perfectionnement

L'incapacité qui semble vite affliger chaque nouvelle innovation, inapte à réaliser absolument l'idéal du voyage dans le silence du corps, engage le monde ferroviaire du XIX^e siècle dans une quête de perfectionnements continus, que relance sans cesse la concurrence entre les compagnies.

Cette quête dont le wagon-dortoir est l'une des premières et des principales figures s'applique également aux voyages diurnes. Dès 1848 sur le St. Lawrence & Atlantic, les chars de première classe renferment une section réservée aux femmes, qu'un témoin décrit comme « an elegant ladies' apartment separate from the main apartment of the car¹³⁰ ». Dans les années 1860, tandis que se cristallise l'engouement pour le luxe ferroviaire, l'attrait exercé par ces espaces

¹²⁷ « A Sleeping-Car Serenade », *Canadian Illustrated News*, 28 juin 1873, p. 406.

¹²⁸ Arthur Buies, « Nos institutions, notre langue et nos lois » [1874], *Chroniques II*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, coll. « Bibliothèque du Nouveau monde », 1991, p. 49.

¹²⁹ AMM (Montréal), P731/G, lettre d'Adolphe Mathieu à sa femme, 2 octobre 1893.

¹³⁰ « Opening of the St. Lawrence and Atlantic Railroad to Richmond », *Montreal Herald*, 16 octobre 1851, p. 2.

distingués qui rompent avec les aires communes du wagon ordinaire accouche du char-salon (baptisé, chez les anglophones, « parlor car » ou « drawing-room car »), qui s'enracine vers 1870 sur les chemins de fer des États-Unis¹³¹. Dès 1865, des journalistes voient à Montréal des chars-salons du Vermont Central. En juin 1869, la compagnie en lance deux qu'elle affecte spécifiquement à la liaison de Montréal à Boston, et qui s'attirent un portrait dithyrambique : leur « intérieur est un véritable palais » où des salles fermées jouxtent « un beau salon avec chaises, sofas, table, chandeliers¹³² », un tapis habillant le plancher. Cette catégorie de chars-palais, qui connaît diverses variantes, s'implante sur le réseau québécois en même temps que les wagons-dortoirs. La firme Pullman exploite les siens – sur le Grand Tronc, notamment – et les compagnies qui administrent leurs propres chars de nuit fabriquent aussi leurs chars-salons.

Ces chars étendent aux voyages diurnes ce que le wagon-dortoir offre aux passagers de nuit : la recréation de la vie quotidienne à bord du train, l'aménagement d'un espace cherchant à reproduire le confort de la résidence privée et visant à oblitérer la conscience même du déplacement. D'une certaine façon, la technique cherche à se nier elle-même. De fait, la vocation de ces wagons spéciaux que les contemporains appellent « chars-palais » est d'effacer l'épreuve corporelle du voyage en déployant des intérieurs susceptibles à la fois d'assumer les fonctions vitales de l'espace domestique (où le corps peut dormir, manger, disposer d'un lieu paisible exempt des stimuli hostiles à son repos sensoriel) et de transcender ces exigences purement fonctionnelles en leur annexant l'agrément d'un luxe superflu. En 1869, l'exubérance que stimule aux États-Unis l'ouverture de la première ligne transcontinentale – les compagnies qui l'exploitent songent déjà à des wagons transportant salons, dortoirs, cuisines, restaurants, buvettes, imprimeries et bibliothèques – suscite une admiration amusée. Bientôt « les trains de passagers seront pourvus de tout ce que l'imagination et l'esprit d'invention peuvent renfermer à l'usage de l'homme dans l'espace restreint d'un convoi de chemin de fer¹³³ ».

À partir de la fin des années 1860, cette « imagination » s'ingénie à concevoir un luxe capable de soulever l'éblouissement. Dans les « palais » convertibles où tentures, ameublement et « sculptures élégantes sur bois de noyer noir » séduisent l'œil, on voyage « en un moëlleux

¹³¹ John H. White, t. 1, *op. cit.*, p. 287.

¹³² « Le “nec plus ultra” de luxe et du comfort », *Le Courier du Canada*, 14 juin 1869, p. 3.

¹³³ « Le chemin de fer du Pacifique », *Le Courier du Canada*, 14 mai 1869, p. 1.

fauteuil, comme si l'on avait été dans son salon », observe *Le Pays* en 1869. « Il ne manque plus qu'un restaurant et une salle de bains. Patience ! Cela viendra¹³⁴. » Les années suivantes donneront raison à cette prémonition.

Le 10 juin 1879, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental inaugure officiellement ses deux premiers wagons-palais (figure 6.2). « On dit qu'il n'y a rien de plus beau, de plus complet sur aucune voie ferrée du pays¹³⁵ ». Convie à l'événement, la presse montréalaise est conquise par le faste de ces beaux spécimens. Montée sur huit roues dont le diamètre augmenté vise l'adoucissement de la vibration, la caisse des deux chars, habillée de peintures vertes et dorées, renferme un intérieur meublé de fauteuils et contenant un compartiment réservé aux fumeurs, où se trouvent des tables destinées aux parties de cartes. L'harmonie des couleurs frappe le regard des journalistes qui admirent les tissus, les tapis, les boiseries. Mais ce sont les fauteuils réglables qui suscitent les éloges les plus vifs. Ils peuvent s'adapter aux postures désirées par le passager et corrigent un défaut souvent enduré par les habitués des chars-palais, note le *Herald*, qui savent « how uncomfortable become the arm chairs¹³⁶ ». En 1880, le gouvernement provincial fabrique deux nouveaux wagons de luxe dans ses ateliers montréalais. Un journaliste qui les admire à Trois-Rivières les proclame « supérieurs à ceux qui existent sur n'importe quelle ligne ». Il louange leur « splendeur vraiment remarquable » et leur division multifonctionnelle : ces wagons ne fournissent pas uniquement un fumoir et « un salon à ceux qui désirent causer », mais aussi un compartiment avec « des lits à ceux qui en ont besoin [...] et une espèce de boudoir à ceux qui voyagent avec leur famille ou se livrent à des travaux particuliers¹³⁷ ». La même scène se répète en 1881, tandis que deux autres palais entrent en service sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. Ceux-ci surpassent les quatre précédents. La disposition, d'abord, y est originale (figure 6.5). La pièce principale de ces chars contient un salon, d'un côté, et un dortoir, de l'autre, que se partagent des lits enclavés dans des compartiments privés (simples ou doubles) que des panneaux amovibles et décoratifs camouflent pendant le jour. Des salles de toilette munies de lavabos et un deuxième salon équipé de longues banquettes rembourrées occupent le reste de l'aire habitable. Des innovations techniques complètent ce renouveau architectural : les matelas à

¹³⁴ « Char palais », *Le Pays*, 13 août 1869, p. 2.

¹³⁵ « Les chars-palais », *L'Opinion publique*, 24 juillet 1879, p. 350.

¹³⁶ « Palace Cars to Ottawa », *Montreal Herald*, 11 juin 1879, p. 2.

¹³⁷ Sans titre, *Le Journal des Trois-Rivières*, 3 mai 1880, p. 2.

ressorts promettent une amélioration des nuits ; quant aux fauteuils, ajustables et pivotants, ils offrent une pluralité de paramètres positionnels au passager, qui peut aussi s'y bercer. Chacune des parcelles du véhicule est conçue de manière à bonifier le confort : le mode de construction prévient même la vibration des boulons. La décoration, enfin, est à l'avenant. Somptueuse jusqu'à l'ostentation, saturée d'ornements qui vont du vitrail aux coutumières draperies, elle prolonge la séduction sensorielle que les équipements visent à opérer. Bref, ces wagons « are the most comfortable and luxurious travelling carriages yet introduced into this country¹³⁸ ».

Le Canadien Pacifique, qui succède, en 1882, au gouvernement du Québec dans l'exploitation de la ligne entre Montréal et Ottawa, prolonge cette quête du confort parfait, vouée à l'inachèvement perpétuel. En 1883, il lance à la gare Dalhousie deux chars-palais, nommés *Lachine* et *Carillon*, qui atteignent une fois de plus « le suprême de l'élégance et du confortable » et qui embellissent le mobilier et les pièces habituels (fauteuils en maroquin, tables, fumoirs et cabinets de toilette) avec des miroirs qui démultiplient l'espace et la luminosité, un fini en acajou et des peintures « de style grec¹³⁹ ». Mais le progrès ne connaît aucune pause. Il est toujours en veille : « a stride in advance is constantly being taken », observe le *Herald* après une visite à la gare Dalhousie, à l'été 1885. La compagnie vient alors d'ajouter à sa flotte des chars convertibles (dortoirs la nuit, salons le jour) qui surpassent, dit-on, tout ce que Montréal avait précédemment connu. Ils égalent le luxe et la commodité d'une « private mansion ». Les plafonds rehaussés agrandissent l'habitacle ; des vestiaires y ont été ajoutés ; des clochettes permettent aux passagers d'appeler à tout moment le chef de train. « What the next improvement will be no one can tell, as present arrangements leave so little to be desired¹⁴⁰. » Et pourtant, l'étalage de la splendeur franchit un nouveau stade dès l'année suivante. En 1886, le char-palais *Yokohama* exhibe à son tour un déluge d'opulence à la station Dalhousie. Sa grande originalité est de contenir une baignoire – accessible aux passagers, mais dont l'utilisation est payante (0,50 \$). Mais on relève aussi son « promenoir » et ses fenêtres panoramiques, le verre vénitien, les dessins japonais et le « tapis de Turquie » qui parent l'intérieur, sans oublier « des chaises longues, auxquelles on peut faire prendre à volonté toutes les formes » : dans un tel wagon, « on pourrait passer sans fatigue

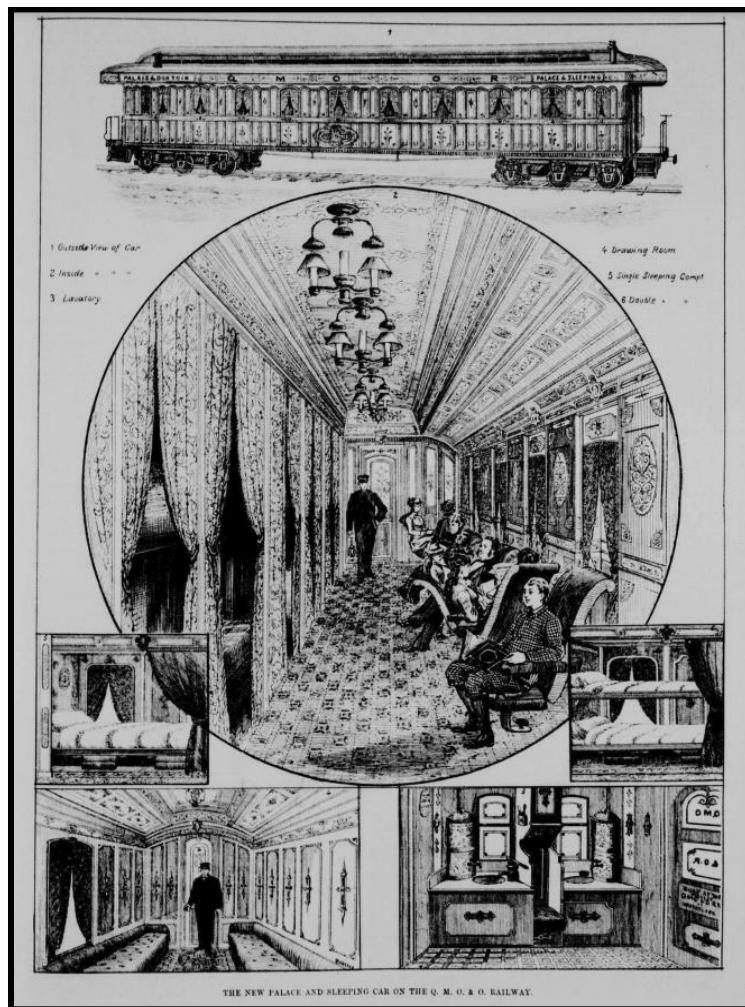
¹³⁸ « Q. M. O. & O. Palace Cars », *Canadian Illustrated News*, 19 février 1881, p. 115.

¹³⁹ « Les wagons-palais “Lachine” et “Carillon” », *La Gazette de Sorel*, 13 février 1883, p. 4.

¹⁴⁰ « Luxurious Railway Travelling », *Montreal Herald*, 13 juillet 1885, p. 5.

huit jours consécutifs en chemin de fer¹⁴¹ ». La surenchère, faite surtout pour se donner en spectacle, a une fonction publicitaire dont les journalistes émerveillés sont l'un des rouages essentiels.

FIGURE 6.5
Le wagon-palais : une course au luxe et au raffinement



Source : *Canadian Illustrated News*, 19 février 1881, p. 125. Salons, dortoirs, toilettes : plusieurs wagons-palais logent dans un espace restreint un luxe d'ornements, de pièces distinctes et d'accessoires veillant au silence et au plaisir du corps.

Les cas du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental et du Canadien Pacifique illustrent de façon exemplaire la spirale du perfectionnement à la fois esthétique et technique dans laquelle, vers la fin de la période, s'engagent l'ensemble des grandes compagnies ferroviaires. La logique à l'œuvre est celle d'un dépassement permanent, chacune des innovations successives ajoutant un

¹⁴¹ « Excursion au Pacifique », *La Minerve*, 12 mai 1886, p. 2.

détail déclassant la précédente. La concurrence est l'un des moteurs de cette course au confort qui impose aux acteurs du transport ferroviaire une véritable fuite en avant. Chef de file du luxe ferroviaire, Pullman, comme ses rivaux, contribue à cet interminable mouvement. Ses chars sont constamment rajeunis et bonifiés, suivant les tendances de l'heure. En 1883, par exemple, la firme américaine lance sur le Grand Tronc « deux nouveaux wagons d'un modèle exquis¹⁴² ». Comme l'observe, la même année, un député provincial, la compétition, sur le trajet de Montréal à Ottawa, entre le Canada Atlantic Railway et la ligne de la rive nord améliore sans cesse l'expérience de la clientèle : « Les compagnies veillent plus attentivement au confort des voyageurs, et elles ne regardent pas aux dépenses pour les wagons¹⁴³. »

Le luxe ostentatoire est au cœur de cette course au perfectionnement. Mais celle-ci se déroule en même temps sur le terrain de l'inventivité technique. En effet, les chars de luxe doivent s'efforcer, davantage que les chars ordinaires, de lutter efficacement contre les irritants courants du déplacement ferroviaire. En 1883, le Vermont Central équipe ainsi ses wagons-palais, qui sont « la dernière expression du confort », de trappes d'aération additionnelles et de fenêtres pourvues d'un mécanisme censé bloquer la poussière tout en admettant l'air frais¹⁴⁴. Le Canadien Pacifique cherche à assurer dans les siens une température uniforme en les chauffant à la vapeur, tandis que le Canada Atlantic installe, en 1887, l'éclairage électrique dans certains de ses wagons – une première au pays¹⁴⁵.

L'avènement du service alimentaire à bord des trains constitue lui aussi un enjeu majeur de la bataille que se livrent les compagnies. En novembre 1878, quand l'Intercolonial entreprend de munir d'un wagon-restaurant le train destiné à transporter entre Halifax et Montréal le nouveau gouverneur général (le marquis de Lorne), il est forcé d'en louer un aux États-Unis, ce type de char restant alors étranger au parc ferroviaire canadien¹⁴⁶. La paternité des premiers wagons-restaurants mis en service sur le réseau québécois revient au Grand Tronc. Le 12 juin 1880, la compagnie inaugure à Montréal, avec une quarantaine d'éminents convives, le premier d'une série de trois wagons construits à Pointe-Saint-Charles. Ce nouveau venu suscite dans les

¹⁴² « Les Pullman », *La Patrie*, 18 avril 1883, p. 3.

¹⁴³ DALQ, 2^{ème} session du 5^{ème} parlement (1883), p. 649.

¹⁴⁴ « Chars-palais », *La Minerve*, 16 janvier 1883, p. 3 ; « Railway News », *Montreal Herald*, 23 août 1883, p. 1.

¹⁴⁵ « Railway Events », *Daily Witness*, 9 août 1887, p. 6.

¹⁴⁶ « The New Rulers of the Dominion », *Canadian Illustrated News*, 7 décembre 1878, p. 354.

journaux un élan d'enthousiasme. Il incarne l'ultime avatar de la modernité ferroviaire : ce « superbe wagon-restaurant¹⁴⁷ » contient une cuisine équipée de son réfrigérateur, de ses réservoirs d'eau (froide et chaude) et d'une batterie complète d'ustensiles culinaires ; les mets fins qu'y confectionnent des cuisiniers sont servis dans une fastueuse salle à dîner adjacente qui peut asseoir 40 mangeurs, et dont chaque table, escortée d'une cavité murale destinée à soustraire les bouteilles au tangage du véhicule, est assortie de banquettes en cuir vert¹⁴⁸ (figure 6.6).

FIGURE 6.6
Le wagon-restaurant du Grand Tronc vers 1880



Source : Studio Notman, Dining Car Grand Trunk Railway, photographie, v. 1880 (Collection numérique du Musée McCord, View-1181). Le musée situe la photographie non datée « vers 1875 », mais elle date vraisemblablement de 1880 environ : le Grand Tronc ne possède aucun wagon-restaurant en 1875.

¹⁴⁷ « Wagon-restaurant », *La Patrie*, 14 juin 1880, p. 2.

¹⁴⁸ « Dining on a Railway Car », *Montreal Herald*, 14 juin 1880, p. 3 ; « Dining En Route », *Daily Witness*, 8 juin 1880, p. 8.

Mais à la fin de la période, le wagon-restaurant reste une rareté sur les lignes québécoises. Les neuf spécimens dont se targue en 1886 la flotte du Grand Tronc¹⁴⁹ paraissent essentiellement affectés à la ligne reliant Montréal à l'Ontario et au Midwest, comme le sont également les wagons-restaurants que met en service le Canadien Pacifique en 1885. Dans l'ensemble du réseau, les anciennes pratiques demeurent par conséquent en vigueur : les trajets long-courriers continuent, dans les années 1880, de planifier des arrêts d'une quinzaine de minutes à des gares médiennes (Calumet entre Montréal et Hull, Trois-Pistoles entre Lévis et Campbellton, par exemple) offrant un service de restauration.

Plus courant en revanche est le « char-buffet », une variante du char-salon ou du char-dortoir convertible dont la particularité est de contenir une cuisinette offrant à ses passagers des breuvages et des collations durant le voyage. Née sur les lignes américaines dans les années 1860¹⁵⁰, cette classe de wagons, fabriquée notamment par la firme Pullman, s'implante sur les chemins de fer québécois vers 1883. On peut notamment en répertorier sur le Montreal & Vermont (dès 1883), sur le Grand Tronc (dès 1884), le Quebec Central Railway (dès 1884), le Canadien Pacifique (dès 1884) et l'Intercolonial (dès 1885). Exposés à la gare de Lévis, où le public peut les visiter, les deux chars-buffets qu'exploite le Quebec Central en 1885 fournissent un exemple de l'attirail complexe qui les compose : un fumoir transformable en chambre privée, un salon convertible en dortoir pouvant contenir 20 lits, d'élegants cabinets de toilette et un comptoir alimentaire se partagent un intérieur que des fioritures décoratives encombrent, ici encore, jusqu'à la démesure. *Louis XVI et Marie Antoinette* : conçus par la compagnie américaine Monarch, ces deux chars, remarque la presse, portent admirablement leur nom et surpassent « en magnificence tout ce que l'art moderne a encore inventé en ce genre¹⁵¹ ». D'une certaine façon, le char-buffet concentre l'ensemble des innovations qui marquent, dans les années 1870 et 1880, l'architecture intérieure des wagons de luxe. Versatile, il combine les attraits respectifs du char-salon, du char-dortoir et du char-restaurant.

¹⁴⁹ *Half-Year Ended 30th June, 1887. The Grand Trunk Railway Company of Canada. Report [...], s. l., s. é., 1887, p. 47.*

¹⁵⁰ John H. White, t. 1, *op. cit.*, p. 313-315.

¹⁵¹ « “Monarch Parlor Sleeping Car Co” », *L'Électeur*, 22 juin 1885, p. 2 ; « Luxurious Travel », *The Weekly Examiner*, 3 juillet 1885, p. 2.

Le confort de la résidence bourgeoise et de l'hôtel chic, qui offre un idéal dans lequel puisent les architectes des gares montréalaises de la fin du XIX^e siècle¹⁵², est aussi le modèle qui paraît inspirer la conception de tous ces « chars-palais » que les compagnies inventent pour ménager à leur clientèle une expérience digne « des aises dont vous jouissez chez vous¹⁵³ ». La décoration et les accessoires, le salon, le lit, la salle d'eau, le repas disponibles à bord font du train long-courrier des années 1880 une sorte d'extension de l'espace domestique des classes dominantes, une maison roulante, ou plutôt une miniature cité mobile dans laquelle chaque passager peut essayer de retrouver le confort de sa propre demeure. La vocation du char-palais est de flatter les sens – du tactile au visuel et au gustatif – de ses occupants, bref d'offrir non plus seulement le silence, mais aussi le plaisir du corps.

Cet effort de raffinement, cette volonté d'effacer l'épreuve sensorielle que le déplacement fait subir au corps du voyageur, c'est ce que les contemporains appellent le confort « moderne ». Le mot se répand vers 1875 et désigne cette exigence de perfectionnement qui exerce une pression continue sur les compagnies ferroviaires, comme l'illustrent les documents de l'Intercolonial. En 1883, malgré le caractère ruineux de son contrat avec Pullman, il le renouvelle pour entretenir son trafic touristique et négocie, pour maintenir la haute réputation de son service, la rénovation de ses chars-dortoirs « in the most approved modern style¹⁵⁴ ». En 1885, quand il achète finalement ces chars, il entreprend de les actualiser « sur le dessin le plus moderne¹⁵⁵ » : comme le dit un député, il faut impérativement des wagons dernier cri, et non « du matériel de l'ancienne mode¹⁵⁶ ».

Mais à l'évidence, ce confort moderne s'adresse essentiellement à une minorité de voyageurs recherchant la distinction. Car les wagons spéciaux, du dortoir au salon et du restaurant au buffet, ne sont fréquentés que par une mince fraction sociale des usagers du train, dont la majorité continue de voyager dans les chars ordinaires de première et de deuxième classe. Plusieurs indices en témoignent. La capacité des chars-palais, d'abord, est nettement diminuée

¹⁵² Vittoria Delli-Colli, *Les grandes gares ferroviaires du Québec (1888-1945)*, mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 2009, f. 40-42 et f. 52 et suivantes.

¹⁵³ « Notes de chemin de fer », *Le Courrier du Canada*, 4 novembre 1882, p. 2.

¹⁵⁴ BAC (Ottawa), RG12, vol. 2010, dossier 3662-5, documents relatifs au contrat avec Pullman, novembre 1883.

¹⁵⁵ « Rapport annuel du ministre des Chemins de fer [...] » (1885-1886), *DSC*, vol. 20, n° 12, document n° 13.

¹⁵⁶ *DCC*, 3^{ème} session du 5^{ème} parlement (1885), p. 3523.

par la nature des aménagements, par la prolifération des accessoires et par la nécessité d'offrir à chaque usager une aire plus spacieuse : seuls 20 voyageurs, par exemple, peuvent monter dans les chars-salons que lance le Canadien Pacifique en 1883. Leur coût est élevé, ensuite : ceux qui désirent bénéficier d'un lit ou d'un fauteuil dans un char-palais doivent débourser un supplément souvent considérable, qui s'additionne au prix du passage en première classe. En 1858, dans les premiers chars-dortoirs du Grand Tronc, ce montant supplémentaire s'élève à 1 \$. Mais le tarif est variable. En août 1880, il faut ainsi ajouter 2 \$ au prix d'un billet de première classe pour avoir accès aux chars Pullman entre Montréal et Québec et 5 \$ pour y occuper une alcôve avec deux lits, entre Montréal et Halifax¹⁵⁷. Les wagons spéciaux créent en fait – implicitement – une classe particulière de voyageurs, supérieure à la première classe ordinaire.

Il reste que certains des perfectionnements « modernes » originellement rattachés aux chars de luxe commencent, à la fin de la période, à s'étendre aux usagers qui n'ont guère les moyens de s'offrir un confort « palatial ». Vers 1885, le Canadien Pacifique exploite des chars-dortoirs de seconde classe auxquels donnent accès les billets réguliers¹⁵⁸. L'Intercolonial emboîte le pas : en 1886, il introduit sur sa ligne les « voitures-dortoirs de seconde classe », qui paraissent « très appréciées » et dans lesquelles « l'usage de lits n'augmente pas le prix du passage¹⁵⁹ ». Vers 1865, les cohortes d'immigrants transportées sur le Grand Tronc voyagent occasionnellement dans d'exécrables conditions, révélées au public scandalisé par la catastrophe de Saint-Hilaire, en 1864 : lorsque l'afflux migratoire est massif, ils sont parfois entassés à Lévis dans des wagons de marchandises équipés de bancs amovibles, où la pénurie de lumière, d'eau potable et d'air frais les expose à des inconforts multiformes ; ils n'ont pas toujours « la permission de laisser les chars pour répondre aux besoins de la nature », forcés parfois de se soulager « au mépris de la décence commune et au dégoût d'eux-mêmes et de leurs compagnons¹⁶⁰ ». La plupart sont sans doute voiturés dans « les chars ordinaires de seconde classe¹⁶¹ », mais nul n'accède à un confort supérieur. Or en 1886, d'autres réalités ont vu le jour. Sur le Canadien Pacifique, « le char dortoir pour les colons est d'une élégance qu'aucune

¹⁵⁷ *The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, no 5, août 1880, Montréal, J. Theo. Robinson, p. 18 et p. 8.

¹⁵⁸ *The St. Lawrence Hall Montreal City Guide*, Montréal, The Canada Bank Note Company, 1885, p. 76.

¹⁵⁹ « Rapport annuel du ministre des Chemins de fer [...] » (1885-1886), DSC, vol. 20, no 12, document no 13.

¹⁶⁰ « L'accident de Belœil », *Le Canadien*, 10 octobre 1864, p. 1.

¹⁶¹ *Rapport du comité spécial auquel a été renvoyé le rapport annuel du principal agent de l'émigration [...]*, Québec, Thompson et cie., 1860, p. 52.

compagnie [...] n'a encore atteint, pour des passagers de deuxième classe¹⁶² », déclare un observateur.

La spirale du perfectionnement parvient-elle à expurger enfin le voyage en train des déplaisirs qui l'accompagnent ? En partie, sans doute. Mais elle génère en même temps de nouveaux motifs de mécontentement. Encore en 1885, après des années de raffinements successifs, on attend toujours de chaque innovation qu'elle rende finalement les voyages « pleasant instead of fatiguing heretofore¹⁶³ ». C'est que la nouveauté crée chaque fois une attente, et que l'attente, par définition, s'expose au risque d'être déçue. Au milieu des années 1880, un témoignage publié dans la presse illustre bien la tension entre reconnaissance du progrès et persistance de l'insatisfaction. Son auteur se remémore les peines longtemps endurées sur le Grand Tronc : il est « one of the many who have endured the hunger, discomforts and veritable hardships of travelling over that line in the past decade¹⁶⁴ ». Heureusement, le service s'est amélioré, ces souffrances sont pour l'essentiel disparues. Mais il énonce du même souffle une plainte qui vient obscurcir l'éloge. L'une d'elles concerne le wagon-restaurant : il comble la faim, certes, mais les mets, regrette l'auteur, pourraient y être plus fins et mieux cuisinés.

*

Comment expliquer la permanence des plaintes que suscite le wagon en dépit de son perfectionnement continu ? C'est ici, au fond, le principal défi de l'historien.

Deux hypothèses s'offrent instinctivement à lui. La première consisterait à postuler une séparation du discours et de la réalité, à invoquer l'autonomie et l'inertie du discours : la plainte serait une forme rhétorique coupée de l'expérience réelle, existant indépendamment de l'amélioration objective du confort. Mais cette piste néglige la cohabitation parfois subtile des appréciations positives et négatives du wagon, qui rappelle la valeur référentielle du discours, collé à des expériences dont il exprime les nuances et la complexité. La deuxième, qui est la solution adverse, présupposerait l'adéquation du discours à la réalité : si les plaintes persistent,

¹⁶² « Le premier train des Rocheuses », *La Minerve*, 3 novembre 1885, p. 1.

¹⁶³ « Luxurious Railway Travelling », *Montreal Herald*, 13 juillet 1885, p. 5.

¹⁶⁴ « Correspondence. The Ontario and Quebec Railway », *Montreal Herald*, 24 septembre 1884, p. 7.

c'est parce que les mêmes inconforts continuent objectivement d'exister ; les perfectionnements auraient échoué à corriger les problèmes qu'ils aspiraient à résoudre. Mais ce sentier écarte trop vite les évolutions matérielles du wagon. Ces deux hypothèses, certes, ne peuvent être totalement rejetées. Parfois empreintes d'une évidente exagération rhétorique, les plaintes ne reflètent qu'en la déformant la réalité de l'expérience sensorielle ; le perfectionnement, de son côté, n'a sans doute qu'une efficacité restreinte. Mais il est à mon sens impossible d'expliquer tout à fait la permanence des plaintes sans la rattacher à un mouvement des sensibilités collectives.

C'est cette troisième interprétation historique que propose ma lecture des sources.

« La lenteur, le froid, le chaud, la malpropreté des chars, tout me faisait rager », écrit en 1873 un chroniqueur désespéré par son voyage en train : « rendez-nous la vieille Diligence, la Diligence de nos pères. On gelait là-dedans, mais c'était prévu, on s'y attendait, on n'était pas trompé¹⁶⁵ ». Fameux constat, qui résume admirablement le décalage observé dans les pages qui précèdent entre un horizon d'attente intérieurisé par le voyageur et la réalité des expériences sensorielles : l'irritation suscitée par le train résulte au moins en partie du sentiment d'une promesse non tenue ou bafouée ; le wagon déçoit parce qu'il peine à honorer les attentes, fondées sur l'idéal du voyage dans le silence du corps, que les discours triomphalistes soutenant l'essor du chemin de fer inculquent aux voyageurs. L'intériorisation de cet horizon d'attente affine les exigences. Le train adoucit l'épreuve corporelle du voyage, il limite les altérations subies par le voyageur, mais celles qu'il crée ou qu'il ne parvient pas à éliminer éveillent une déception ; le confort physique qu'il offre paraît dès lors perfectible et par là même insatisfaisant. D'où le perfectionnement continu des wagons, dont les métamorphoses sont à la fois perpétuelles et multiples. Mais, comme l'indique l'interaction dialectique entre les innovations et les plaintes, chaque ajustement correctif relance les attentes et ranime le même processus : le voyageur s'accoutume à des conditions nouvelles, dont l'habitude lui fait vite percevoir l'imperfection. Le confort du wagon et les sensibilités collectives se façonnent mutuellement.

En 1887, lors des célébrations, à Montréal, du jubilé de la reine Victoria, on magnifie les progrès technologiques du demi-siècle qui s'achève. Des images ornant des édifices de la ville

¹⁶⁵ « Causerie. Propos d'un voyageur », *La Minerve*, 19 février 1873, p. 2.

illustrent la distance qui sépare les technologies de 1837 et celles de 1887 : « Much amusement was evinced at the contrast (in the S. E. R. office) of the railway conveyance of 1837 and the palatial car of 1887¹⁶⁶. » Le wagon des années 1830 se présente à l'époque de son apparition comme un luxe nouveau, comme un confort inédit ; cinquante ans plus tard, il semble risible et misérable à l'ombre de ces « chars-palais » dont plusieurs, pourtant, critiquent les imperfections. Au fil de ce demi-siècle, le corps des voyageurs, pour ainsi dire, se ferroviaire : les promesses du chemin de fer et l'amélioration du confort déplacent son seuil de tolérance à l'inconfort ; elles le rendent plus exigeant et plus sensible à la fatigue sensorielle du voyage, rétrécissant la gamme des expériences corporelles perçues comme confortables. De toute évidence, cependant, il faut se garder de prêter une uniformité sociale à ce processus historique. C'est au sein des clientèles fortunées, celles qui fréquentent les wagons sur lesquels se focalisent les efforts de perfectionnement, qu'il trouve son épicentre. Malgré les inévitables décalages sociaux, l'analyse révèle toutefois un processus global, qui se manifeste non seulement dans l'intérieur cossu des chars de luxe, mais aussi dans celui, plus modeste, du wagon de seconde classe.

¹⁶⁶ « The Scene at Night », *Daily Witness*, 22 juin 1887, p. 5. « S. E. R. » renvoie au South Eastern Railway.

CHAPITRE 7

LA DISCIPLINE DES VOYAGEURS

L'analyse des perceptions et appréciations du confort a retracé l'interaction entre deux organismes : le corps du voyageur comme organe sensible, d'un côté, et le wagon destiné à son transport, de l'autre. Le chemin de fer engendre un véhicule nouveau dont la morphologie, l'espace intérieur et les équipements refaçonnent la sensibilité des voyageurs à l'épreuve corporelle du déplacement. Mais cette interaction physique entre le corps et le train présente aussi une autre facette, comportementale cette fois. Propulsé par une machine dont la vitesse et la puissance peuvent vite devenir mortelles, ce véhicule qui offre au voyageur un confort inédit, qui préserve le corps en lui épargnant les altérations, est toujours susceptible aussi de corrompre brutalement son intégrité, de lui infliger une rare violence et de vives douleurs. Il exige, en ce sens, un apprentissage pratique et gestuel : les individus qui montent dans le train ou qui interagissent avec lui doivent adopter des comportements propres à neutraliser la dangerosité du véhicule et à limiter les risques inhérents à son fonctionnement.

Cet apprentissage, cependant, n'a rien de spontané ; il est au contraire l'effet d'une discipline. Il s'insère autrement dit dans un rapport de pouvoir, il résulte d'un travail d'incultation sociale visant à réguler les conduites des voyageurs. La notion ne retient ici qu'une partie de sa signification foucaldienne. Michel Foucault, on le sait, appelle « discipline » un type de pouvoir que diverses institutions exercent, dans les sociétés modernes, sur le corps des individus assujettis à leur autorité : la discipline décompose les gestes du corps de manière à exercer un « pouvoir infinitésimal » sur l'ensemble de ses postures et de ses mouvements ; elle prescrit des manières d'agir ou de bouger et vise essentiellement « l'économie, l'efficacité des mouvements », bref les moyens d'en accroître l'utilité, le rendement ; elle déploie, enfin, une « coercition ininterrompue », une surveillance de tous les instants. Elle vise, en un mot, à produire une docilité physique en assurant un « contrôle minutieux des opérations du corps » capable de garantir « l'assujettissement constant de ses forces¹ ».

¹ Michel Foucault, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, coll. « Tel », 2008 [1975], p. 161.

La discipline dont je parle ne s'exécute pas – ou pas toujours – à l'échelle infinitésimale. Elle s'exerce dans des espaces particuliers – dans les trains, aux abords des voies ferrées –, mais pas de façon continue. Il s'agit bien d'une sorte de dressage, c'est-à-dire d'un pouvoir qui prend pour cible le corps des individus, ses mouvements concrets, sa manière de se mouvoir dans l'espace, et qui émane d'instances précises – les compagnies ferroviaires, l'État et les médiateurs qui diffusent leurs discours, comme les journalistes. Mais l'horizon, la finalité de cette discipline n'est pas la productivité des individus, ni l'optimisation de leurs conduites ; elle est, au contraire, l'instrument d'un gouvernement du territoire, c'est-à-dire d'un pouvoir qui vise, au-delà de la docilité individuelle, la « sécurité de la population » prise comme entité globale, comme le dirait Foucault, son objectif étant de réguler la circulation « d'une manière telle que les dangers inhérents à cette circulation [...] soient annulés² ». Discipliner les voyageurs : comprimer les gestes dangereux, enseigner les attitudes sécuritaires. Bref, éduquer les corps pour supprimer, sans menacer la population, les entraves au fonctionnement efficace et régulier de ces véhicules mortels que sont les trains.

Le champ d'application de cette discipline recouvre l'ensemble des espaces ferroviaires et des interactions qui s'y déroulent entre les populations et la machine. Elle ne s'exerce pas uniquement sur les passagers des trains ; elle vise aussi les personnes et voyageurs terrestres (marcheurs, voitures) qui circulent près des rails ou dont l'itinéraire routier croise les voies ferrées disséminées sur le territoire.

7.1 Piétons : marcher sur la voie ferrée

Plaçons-nous dans la situation d'un employé de l'Intercolonial, en 1876. Pendant son service, il doit en tout temps conserver, sur lui, une copie des règlements généraux gouvernant les activités du chemin de fer, « sous peine d'une piastre d'amende ». On attend de lui qu'il soit « proprement vêtu », et qu'il obéisse « promptement à tout ordre reçu » d'un supérieur. Il lui est interdit de consommer de l'alcool et de fumer durant ses quartes de travail, dont il ne peut s'absenter « sans la permission de son supérieur [...] excepté dans le cas de maladie ».

² Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France (1977-1978)*, Paris, Seuil/Gallimard, coll. « Hautes études », 2004, p. 67.

L'assiduité et l'application dans l'accomplissement de ses tâches sont des obligations, la direction se réservant le droit de prélever une amende punitive sur son salaire. En vertu d'une loi de 1856, qui soutient l'autorité qu'exercent les compagnies ferroviaires sur leur personnel en judiciarisant toute infraction aux règlements ayant pour effet d'endommager la propriété ou de porter préjudice aux voyageurs³, il est « possible de poursuites criminelles pour négligence ou désobéissance aux ordres, et d'amende, suspension, ou destitution pour mauvaise conduite, incompétence, disputes ou usage d'un langage grossier ». S'il occupe une « position de confiance » au sein de l'entreprise, il est en outre tenu de dénoncer « toute mauvaise conduite ou négligence [...] ou désobéissance⁴ » dont il prend connaissance. Pratiquer l'autocontrôle tout en surveillant ses collègues, se gouverner et discipliner les autres : on relève essentiellement les mêmes impératifs chez l'ensemble des compagnies, où les sanctions punitives, du reste, ne sont pas de simples épouvantails. Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, par exemple, procède à 29 licenciements en 1880 et 1881. Parmi les congédiés, 5 ont consommé de l'alcool en service et 10 ont mal exécuté leurs tâches⁵.

Cet arsenal disciplinaire complexe s'élabore dans la seconde moitié des années 1850 au Canada, à l'instigation notamment du bureau des commissaires des Chemins de fer⁶. Dans la mesure où la sécurité et la ponctualité du service supposent la coordination d'employés géographiquement dispersés, l'exploitation constante et régulière d'un chemin de fer appelle une discipline permanente⁷. Mais cet effort de disciplinarisation dépasse le cercle des cheminots et s'étend à vrai dire – selon des modalités variables – à l'ensemble des acteurs qui interagissent physiquement avec les locomotives et les trains. La cohabitation harmonieuse, dans l'écoumène, des humains et de la machine exige un réglage précis des mouvements de chacun, l'évitement des heurts et des accrochages.

³ *Acte pour la punition des employés et serviteurs des compagnies de chemin de fer [...]*, 19 Vict. (1856), c. 11, SPC.

⁴ « Règles et règlements des chemins de fer du [...] », *Gazette du Canada*, 2 septembre 1876, p. 283-284.

⁵ BAnQ (Québec), fonds du ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, compagnie Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, E25, S105, SS3, SSS1, contenant 949, registre de paie des employés, 1880-1881.

⁶ BAC (Ottawa), RG11, vol. 142, consignes de l'inspecteur Samuel Keefer aux compagnies ferroviaires, 1857-1859.

⁷ Voir Paul Craven et Tom Traves, « Dimensions of Paternalism : Discipline and Culture in Canadian Railway Operations in the 1850's », dans Craig Heron et Robert Storey (dir.), *On the Job : Confronting the Labour Process in Canada*, McGill-Queen's University Press, 1986, p. 47-74.

De concert, la loi et les compagnies ferroviaires s'efforcent en ce sens d'empêcher la présence d'individus non autorisés sur les voies ferrées. La législation ferroviaire, d'abord, prévoit l'érection de barrières physiques. Les actes d'incorporation forcent dès 1832 les compagnies à bâtir des clôtures ou à creuser des fossés en bordure de leur voie ferrée pour y bloquer l'accès aux bestiaux. La loi générale des chemins de fer, en 1851, renouvelle cette disposition : « des clôtures seront érigées et entretenues de chaque côté du chemin de fer [...] avec des ouvertures, barrières ou poternes, et des traverses de ferme sur le chemin de fer pour l'usage des propriétaires des terres adjacentes », toute compagnie devant assumer la responsabilité des dommages « aux bestiaux » jusqu'à l'édification de « ces clôtures et barrières contre les animaux ». Les quadrupèdes toutefois ne sont pas l'unique cible de l'article sur les clôtures. Le texte enchaîne : « nulle personne autre que celles attachées au chemin de fer [...] ne marchera sur la voie, sauf aux endroits où il traverse ou longe un chemin⁸ ». Les législations ferroviaires du Canada fédéral (1868, 1879) et du Québec (1869, 1880) réitèrent ces principes, mais assouplissent la contrainte : elles obligent toute compagnie ferroviaire à ériger des clôtures seulement « si elle en est requise par les propriétaires des terrains avoisinants⁹ ».

Mais entre la loi et la réalité, le hiatus est grand. L'abondance des animaux errants frappés par les locomotives suffit à démontrer l'inefficacité relative des dispositifs physiques destinés à verrouiller les voies ferrées. Des piétons sur lesquels semble demeurer sans effet l'interdiction de marcher sur les voies hors des traverses spécialement aménagées contournent ou franchissent les clôtures existantes. Mais sur plusieurs segments, ces clôtures n'existent pas ; les passages à niveau sont légion et les gares ne sont pas gardées. Les rails, autrement dit, sont aisément accessibles à tout passant. Il existe même des points du réseau où l'aménagement d'une station *constraint* les marcheurs à passer sur le chemin de fer. En juin 1874, des paroissiens de Sainte-Anne-de-Bellevue, par exemple, se plaignent à leur curé : la configuration du voisinage les oblige, pour accéder à la gare du Grand Tronc, ou bien à violer une propriété privée, « malgré la défense expresse », ou bien à marcher « le long de la ligne du dit chemin de fer (au grand danger

⁸ *Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer*, 14-15 Vict. (1851), c. 51, art. 13, SPC.

⁹ *Acte concernant les chemins de fer*, 32 Vict. (1869), c. 51, art. 11, SPQ. Cet assouplissement est sans doute lié à la pénétration du chemin de fer, à partir de 1870, dans des zones inhabitées où les clôtures s'avèreraient inutilement coûteuses.

de leur vie et de celle de leurs familles)¹⁰ ». D'autres gares rurales exposent les collectivités qu'elles desservent à des périls similaires. En 1890, une plainte appelle l'inspecteur Louis Vallée, rattaché au gouvernement provincial, à la station Bélair du Canadien Pacifique, près de Saint-Augustin, à l'ouest de Québec. Pour passer du chemin public à la gare, signale-t-il dans son rapport, « les voyageurs sont obligés de faire toute cette distance [1375 pieds] sur la voie du chemin de fer, ce qui est très dangereux et contraire à la loi des chemins de fer¹¹ ».

Ces situations, sans doute, sont exceptionnelles. Mais l'accessibilité physique des voies ferrées force les compagnies ferroviaires à réglementer les conduites et à prévoir des sanctions. Les premiers règlements du Champlain & St. Lawrence, vers 1840, ne contiennent aucune allusion aux marcheurs. Mais la version de 1848 sévit contre les piétons : toute intrusion piétonnière sur la voie ferrée est passible d'une amende d'un montant maximal de 50 shillings (10 \$)¹². La même règle est en vigueur dans les années 1850 sur le chemin de fer d'Industrie (Joliette), où la pénalité toutefois est plus clémence : elle s'élève à 15 shillings « pour une voiture », 5 shillings « pour une personne à cheval » et 2 shillings et 6 pence, enfin, « pour une personne à pied, pour chaque contravention¹³ ». L'interdiction de marcher sur les rails hors des lieux désignés apparaît aussi dans la réglementation des autres compagnies, qui chargent en outre leurs cantonniers, comme le prescrit le livret de règlements du Grand Tronc en 1864, d'exercer une surveillance et d'expulser « all persons walking along the line¹⁴ ».

L'émergence, dans les années 1840, de ces mesures disciplinaires qui se pérennissent au cours des décennies ultérieures suppose l'existence de pratiques pédestres dont l'ensemble des sources confirme par ailleurs l'enracinement. En 1854, un journaliste couvrant l'ouverture du Grand Tronc entre Lévis et Richmond voyage à bord de la locomotive en compagnie du machiniste. L'omniprésence des piétons sur la ligne lui fait éprouver de fréquentes frayeurs. Il évoque « the thrills of horror we every now and then experienced at the deplorable recklessness

¹⁰ Archives diocésaines de la Chancellerie de Montréal, fonds Chancellerie, paroisses du diocèse de Montréal, A01-A850, ANN-1831, SD3, requête à leur curé de paroissiens de Sainte-Anne-de-Bellevue, 1^{er} juin 1874.

¹¹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 691, dossier 28.4, rapport de Louis Vallée, 31 janvier 1890.

¹² « Compagnie du chemin à rails de Champlain et du St. Laurent », *Gazette du Canada*, 19 août 1848, p. 5622-5623.

¹³ « Règles et règlements de la Compagnie du chemin à Rails [...] », *Gazette du Canada*, 13 janvier 1855, p. 55.

¹⁴ Grand Trunk Railway Company, *Book of Rules and Regulations*, Montréal, Longmore & Co., 1864, p. 40.

of our still unenlightened country people as they walked along the track in many places¹⁵ ». Régulièrement dénoncé, cet usage pédestre du chemin de fer, converti en chemin public par des marcheurs accoutumés à longer la voie ferrée, et que l'élite accuse d'indiscipline, est largement répandu au milieu du XIX^e siècle (figure 7.1). La place significative qu'il occupe dans la mobilité paysanne, observée à la même époque aux États-Unis, paraît constituer une spécificité du continent américain, où l'impécuniosité oblige souvent les compagnies à construire des infrastructures ferroviaires minimales qui provoquent la multiplication des interférences entre les rails et leur environnement, que des tunnels, barrières et ponts d'étagement permettraient de limiter¹⁶. Le chemin de fer relie une constellation de lieux et dessert dans chaque région le point nodal de la vie collective (ville ou village) ; il offre un couloir nivelé et déboisé, qui facilite la circulation. Il ouvre aux piétons un sentier, il leur trace un itinéraire d'autant plus attrayant qu'il est physiquement accessible.

Les proscriptions de la loi et la réglementation des compagnies parviennent-elles à discipliner efficacement les voyageurs pédestres ? Les sources suggèrent plutôt l'inverse. Selon le témoignage, en 1864, d'un employé du Grand Tronc, l'usage piétonnier du chemin de fer est profondément implanté dans les attitudes collectives : beaucoup d'accidents « sont causés par des personnes qui marchent sur la voie, habitude que la compagnie a tâché de faire disparaître, mais sans succès, les gens persistant à regarder la voie ferrée comme un chemin ordinaire¹⁷ ». Mais les pratiques sont diversifiées. Plusieurs de ces piétons se recrutent assurément au sein de la paysannerie, où la marche, moyen de locomotion économique, conserve sa fonction utilitaire – même pour franchir de grandes distances. En 1872, par exemple, un dénommé Chartier se fait frapper par un train du Stanstead, Shefford & Chamblay tandis qu'il fait l'aller-retour sur la voie ferrée, à pied, entre les gares de Soixante (à l'est de Saint-Jean) et de Saint-Georges (au nord-est de Farnham), trajet rural totalisant environ 28 milles¹⁸. Les incidents que rapportent les compagnies révèlent la banalité d'une pratique inscrite dans les déplacements courants des ruraux : dans la région de Stanbridge, une locomotive du Central Vermont tue un passant en avril

¹⁵ « Notes on the Grand Trunk Railway », *The Quebec Mercury*, 30 novembre 1854, p. 2.

¹⁶ Voir Mark Aldrich, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety (1828-1965)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, p. 123-129.

¹⁷ « Suite de l'Enquête sur l'Accident de Belœil », *La Minerve*, 19 juillet 1864, p. 2.

¹⁸ « West Farnham », *Waterloo Advertiser*, 4 octobre 1872, p. 2.

1874 ; Louis Jetté marchait avec son chien sur la voie ferrée¹⁹. D'autres piétons sont des promeneurs qui font de la balade pédestre un loisir. Le journal intime de Gaspard Lemoine atteste cette pratique. Le 26 décembre 1868, le diariste est à Lévis, où il a quelques heures à tuer : il se rend alors à la station Chaudière pour aller se promener « sur le track²⁰ » du Grand Tronc.

FIGURE 7.1
Des piétons marchant sur la voie ferrée



Source : « Sherbrooke and St. Francis River, Looking South », *Canadian Illustrated News*, 24 décembre 1870, p. 408. Cette gravure montrant deux piétons qui marchent vers Sherbrooke sur la voie ferrée du Grand Tronc illustre une pratique courante.

Dans les années 1880 encore, les fréquentes altercations entre les trains et des piétons témoignent de la vivacité d'usages que les compagnies ferroviaires ne réussissent pas à tarir, et qui ne sont pas seulement masculins. 28 décembre 1885, par exemple : à l'est de Scotstown, sur le chemin de fer International, une femme nommée Anna McAuley est percutée par un convoi « while walking on the track, and head being covered with a shawl²¹ », selon la déclaration de la compagnie. Dans la paroisse de Saint-Alphonse-de-Thetford, une enquête du coroner en 1888 révèle la régularité de la circulation piétonnière sur la voie ferrée du Quebec Central. Le 28 juin, inquiet du sort d'une cousine qui « avait à plusieurs reprises exprimé son intention de se suicider en se faisant écraser par les chars », rapporte le curé dans son témoignage, il se dirige « sur la voie ferrée, dans la direction où elle avait coutume de faire des promenades » ; il y rencontre un

¹⁹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 682, dossier n° 861, liste d'accidents du Montreal & Vermont, 22 février 1875.

²⁰ AMM (Montréal), P761/B, M2013.96.1.7, Journal personnel (n° 3), 26 décembre 1868.

²¹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 939, International Railway, « Return Required by the Minister [...] », 1886.

homme revenant pédestrement, sur les rails, d'un moulin à scie établi quelques milles plus loin²². Au milieu des années 1880, la persistance de ces usages entraîne une recrudescence de l'effort disciplinaire. En mai 1884, un décret amende les règlements en vigueur depuis 1876 sur l'Intercolonial de manière à réprimer plus sévèrement les voyageurs indisciplinés, notamment ceux, insouciants du danger, qui empiètent sur l'emprise ferroviaire, et qui seront désormais passibles d'une amende pouvant atteindre 20 \$²³. Dans les mois qui suivent, le Grand Tronc sollicite, du Comité des chemins de fer du Conseil privé, une loi plus répressive contre ces piétons qui nuisent au service ferroviaire en marchant sur les rails, « as is unfortunately the general practice in Canada²⁴ ».

La récurrence des collisions entre les trains et les marcheurs et des tentatives de contrôle des pratiques pédestres révèle deux usages antagonistes du chemin de fer : l'usage proprement ferroviaire d'une part, qui correspond à la destination première, à la fonction essentielle de la voie ferrée, conçue pour la circulation des trains ; l'usage piétonnier, d'autre part, qui détourne les rails de cette fonction principale et qui les soumet à des utilisations imprévues et délinquantes, pour ainsi dire, qui « rusent » avec l'autorité comme le dirait Michel de Certeau. Celui-ci appelle justement « usages » ces « manières de faire » qui défont, par l'utilisation qu'ils en font, « l'ordre contraignant » des objets, des langages et des espaces tels qu'ils sont configurés par des instances de pouvoir. L'usage pédestre de la voie ferrée ouvre une brèche dans le système technique du chemin de fer. Il interfère avec son fonctionnement. Il y introduit, pour paraphraser de Certeau, « une façon d'en tirer parti qui obéit à d'autres règles » ; il « y instaure de la *pluralité* et de la créativité²⁵ ». Il est, en un mot, indiscipline.

Mais cette subversion est périlleuse. En tirant profit de la voie ferrée, les indociles s'exposent aux blessures, voire à la mort. Dans les années 1850, l'inspecteur Samuel Keefer, premier compilateur des statistiques canadiennes sur les accidents ferroviaires, a résumé la réalité qui continue de prévaloir pendant tout le siècle : les voyageurs les plus souvent tués ou blessés

²² BAnQ (Trois-Rivières), fonds de la Cour du Banc du Roi/de la Reine, greffe d'Arthabaska, TP9, S11, SS26, SSS1, enquête du coroner sur le décès de Catherine Lebelle, 29 juin 1888.

²³ Arrêté en conseil amendant les règlements de l'Intercolonial, 5 mai 1884, *APC* (1885), p. cxlviii.

²⁴ BAC (Ottawa), RG46, vol. 690, dossier n° 3007, lettre de Joseph Hickson au Comité des chemins de fer, 1^{er} août 1884.

²⁵ Michel de Certeau, *L'invention du quotidien. I. Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll. « folio essais », 2008 [1980], p. 51-52.

par les chemins de fer « *are not those who make use of them, to travel by them [...], but “others” who have no connexion with them whatever and who, without any right, and entirely by their own imprudence, make use of the track as a convenience for going from place to place*²⁶ ».

7.2 Hippomobilistes : traverser les rails

Keefer n’entrevoit aucune solution à ce problème piétonnier, mais estime qu’il appartient aux compagnies de réduire l’accessibilité de leur voie ferrée. Les obstacles physiques aux usages pédestres du chemin de fer, cependant, laisseraient entier le problème des passages à niveau, lieux névralgiques où la présence des passants est inévitable, et où le partage de l’espace entre la machine et le cheval, le train et la voiture traditionnelle est une source perpétuelle de frictions et de chocs. À l’instar de celles qui concernent la fréquentation, les statistiques relatives à la mortalité ferroviaire, entre 1836 et 1886, restent fragmentaires. Les données quantitatives disponibles révèlent toutefois clairement le caractère endémique de cette conflictualité spatiale qui oppose le train aux passants et voitures (tableau 7.1).

TABLEAU 7.1
Portrait d’un échantillon de 5885 morts et blessures causées par un train (1853-1887)

Types d’incidents		Catégories de victimes			Nombre de morts ou blessures attribuables à l’« indiscipline »			
Morts	Blessures	Employés (cheminots)	Passagers	« Autres » (passants, piétons, etc.)	Sauter sur/hors d’ un train en mouvement (toutes catégories)	Présence de passants sur la voie ferrée	Sauter sur/hors d’ un train en mouvement, tomber d’ une plateforme, marcher sur la voie ferrée (passagers seulement)	
Nombre	1407	4478	4120	579	1186	457	913	219
% du total	23,9 %	76,1 %	70,0 %	9,8 %	20,2 %	7,8 %	15,1 % 51,7 %*	3,7 % 37,8 %**

Source : compilation de la totalité des déclarations d’accidents officielles produites par les compagnies ferroviaires actives sur le territoire québécois et retrouvées dans les archives (BAC, RG46), les *Statistiques des chemins de fer du Canada* (incluses dans DSC), les rapports d’activité et les *Reports* de l’inspecteur Samuel Keefer.
Note : à des fins statistiques, seules sont retenues les morts ou blessures dont les victimes et les causes sont explicitement identifiées. Contrairement aux autres, le pourcentage marqué d’un astérisque (*) se rapporte aux non employés (passagers et « autres ») ; celui marqué d’un double astérisque (**) se rapporte à la catégorie des passagers uniquement. Voir l’annexe 1 pour des informations supplémentaires sur la démarche et les données.

²⁶ Samuel Keefer, *Report [...] for the Years 1859 and 1860*, Leader & Patriot Establishment, 1861, p. 14.

La totalité des déclarations d'accidents officielles que ma longue traversée des archives et des documents gouvernementaux m'a permis de réunir et de compiler répertorie 6382 morts et blessures directement causées par un train et survenues entre novembre 1853 et juin 1887 sur les voies ferrées (québécoises, interprovinciales ou internationales) des compagnies qui sont actives sur le territoire du Québec. Parmi cet ensemble, le nombre de morts et blessures dont la cause et la victime sont explicitement identifiées s'élève à 5885. Les chiffres antérieurs à 1853 sont perdus, la quasi-totalité des données devant leur existence aux lois sur la sécurité (1857) et sur les statistiques ferroviaires (1875), mais ce vaste échantillon, néanmoins, reconstitue avec précision le portrait « victimologique » des chemins de fer québécois du XIX^e siècle. Celui-ci fait immédiatement apparaître l'importance de cette catégorie de victimes dont parle Samuel Keefer : après les cheminots, groupe continument exposé au danger et qui subit l'écrasante majorité des violences que la technique ferroviaire inflige au corps humain, ce ne sont pas les passagers des trains qui écopent le plus, mais l'ensemble des « autres » qui ne sont ni des employés, ni des passagers, et qui subissent environ 20 % de la totalité des morts et blessures causées par le train au cours de la période. Cette catégorie regroupe majoritairement des passants heurtés par des trains : en effet, leur présence sur les voies ferrées génère environ 15 % des morts et blessures, et près de 52 % de celles qui frappent l'ensemble des personnes qui ne sont pas des cheminots.

Les piétons qui marchent sur la voie ferrée, on l'a vu, fournissent une fraction appréciable de ce bassin de victimes. Les suicidés aussi, vraisemblablement. Leur nombre demeure inconnu, mais les verdicts des coroners et les témoignages que livrent les conducteurs de locomotives sont parfois sans équivoque. Gare Bonaventure, 12 mai 1874 : avant de parvenir à ses fins, un homme de 28 ans, rapporte un coroner, « made three several attempts to commit suicide by throwing himself under a train of railway cars²⁷ ». Le suicide ferroviaire existe aussi en campagne. En novembre 1883, un cultivateur nommé Sabourin, par exemple, se tient sur le South Eastern Railway, près de Brigham, quand arrive un train : « engineer saw him step off the track but when the engine was near him he got on again²⁸ ». Mais le contingent des passants rassemble aussi

²⁷ BAnQ (Montréal), fonds de la Cour des sessions générales de la paix du district de Montréal, enquêtes du coroner, TL32, S26, SS1, enquête sur le décès d'Alexander Begg, 18 mai 1874.

²⁸ BAC (Ottawa), RG46, vol. 1035, South Eastern Railway, « Return Required by the Minister [...] », 1884.

beaucoup de voyageurs qui circulent sur les chemins publics en voiture et qui, traversant les rails à un passage à niveau, se font emboutir par un convoi.

La législation ferroviaire prévoit dès les années 1830 la protection des passages à niveau, mais les dispositions sont d'abord disparates. En 1832, le Champlain & St. Lawrence est forcé par son acte d'incorporation de bâtir, aux endroits où sa voie ferrée croisera un chemin public, « une porte solide et suffisante de chaque côté du dit chemin ». Cette barrière doit être « constamment tenue fermée²⁹ », chaque conducteur de voiture devant veiller à sa fermeture après son passage sur le chemin de fer. Le Montreal & Lachine reçoit en 1846 des directives différentes. Son acte d'incorporation le dispense de construire des barrières aux passages à niveau, mais l'oblige en revanche à poster un gardien de sécurité à chacune des intersections. Cette obligation est levée en 1849, tandis qu'un acte complémentaire autorise la compagnie à substituer aux gardiens (sauf dans un cas) des panneaux avertisseurs destinés à signaler aux piétons et voitures la présence d'un passage à niveau³⁰. Cet amendement annonce la législation qui se généralise ensuite, marquée par une atténuation de la sévérité initiale. Ni barrières, ni gardiens : en vertu de la loi générale de 1851, les compagnies, tenues de barrer les traverses de ferme, sont autorisées à franchir les chemins publics sans munir les croisements d'une protection matérielle. Les dispositifs d'avertissement remplacent le verrouillage physique de la voie ferrée : les compagnies sont désormais contraintes de planter aux passages à niveau des enseignes surmontant (à une hauteur de 16 pieds) le chemin public et affichant, « en lettres de six pouces au moins », le message « Railway Crossing », ou « Traverse du chemin de fer³¹ ».

Dès les années 1850, les autorités prennent conscience du danger inhérent aux passages à niveau, points de rencontre de véhicules différents. En 1857, l'*Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer* investit le bureau des commissaires des Chemins de fer du pouvoir d'exiger la construction, aux passages à niveau, de tunnels ou d'arches destinés à supprimer l'intersection en faisant passer la route « au-dessus ou au-dessous du dit chemin de fer ». Un autre article (passablement flou et partiellement redondant) ordonne aux compagnies de bâtir « à

²⁹ *Acte pour pourvoir à la construction d'un Chemin à lisses [...]*, 2 Guil. IV (1832), c. 58, art. 6, SBC.

³⁰ *Acte pour incorporer la Compagnie du Chemin à Rails de Montréal et de Lachine*, 9 Vict. (1846), c. 82, art. 8 ; *Acte pour amender [...]*, 12 Vict. (1849), c. 177, art. 9, SPC.

³¹ *Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer*, 14-15 Vict. (1851), c. 51, art. 12, SPC.

chaque traverse de chemin et de ferme [...] d'assez bonnes clôtures pour permettre que les chars passent en sûreté³² ». Dès l'année suivante, l'inspecteur Keefer attire l'attention du Bureau sur l'insuffisance des mesures légales existantes. Les grandes lignes se construisent, le réseau ferroviaire se densifie ; or la loi n'oppose pas une résistance assez ferme « to the continued increase in the number of level crossings, whereas it is most desirable from considerations of public safety, that they should be as few as possible³³ ». Le législateur, remarque l'inspecteur, fonde la sécurité sur la vigilance humaine, dont elle présuppose la perfection et la constance, qui sont pourtant impossibles. La solution qu'il envisage est plus radicale : minimiser les occasions d'accidents en restreignant le nombre des passages à niveau ; concevoir des aménagements spatiaux qui éliminent ou préviennent la possibilité même de l'inattention, de l'indiscipline et de la négligence humaines.

Les dispositions des années 1850 sur les passages à niveau sont intégralement reprises dans la législation provinciale et fédérale après 1867. Mais les deux articles préventifs de 1857, qui rendent en principe possible l'accomplissement du programme sécuritaire de Keefer, sont largement inappliqués. « Des garde-bestiaux [dispositifs aménagés au sol pour effrayer les animaux errants et les dissuader de s'engager sur les rails] et des enseignes ont été mis à tous les chemins publics, d'après le système ordinaire³⁴ », écrit l'ingénieur Louis Vallée, en 1884, dans un rapport d'inspection décrivant le tronçon du Quebec Central Railway entre Saint-Joseph et Saint-François, en Beauce. La même remarque revient inlassablement dans les rapports d'inspecteurs des années 1870 et 1880 : les compagnies installent les panneaux d'avertissement décrits dans la loi de 1851, elles établissent des « garde-bestiaux », mais nulle barrière amovible ne garde les passages à niveau. Quant à ces tunnels et ponts d'étagement que les autorités peuvent requérir pour éliminer des intersections, ils existent, mais demeurent marginaux. Des gardiens, d'ailleurs, continuent de sécuriser certains croisements, mais, à la fin de la période, c'est le passage à niveau ouvert et non surveillé qui reste la norme. Observons la physionomie, en 1885, de trois chemins de fer desservant des régions différentes. Quatre ponts d'étagement, cinq intersections surveillées par des hommes de guet, mais 83 passages à niveau non gardés : c'est ce qu'inventorie, sur sa ligne entre Lacle, Coteau et Ottawa, le Canada Atlantic Railway. Le

³² *Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer*, 20 Vict. (1857), c. 12, art. 11 et 18, SPC.

³³ Samuel Keefer, *Report [...] for the Year 1858*, Hamilton, Gillespy & Robertson, 1859, p. 22.

³⁴ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 718, dossier 79.5, rapport de Louis Vallée, 15 décembre 1884.

Quebec Central, de son côté, dénombre sur sa voie ferrée 26 passages à niveau, mais on n'y trouve ni gardien, ni pont d'étagement. L'Intercolonial ? Sur ses 437 passages à niveau, huit seulement sont gardés, et ses ponts d'étagement, même s'ils sont comparativement nombreux (28), demeurent largement minoritaires³⁵.

En 1885, un voyageur européen évoque le sifflet et la cloche que les locomotives canadiennes sonnent « à pleine volée ». « Pour se faire écraser ici, on doit le vouloir absolument³⁶ », badine-t-il. En dépit des signaux sonores et des écrits indiquant le danger, les morts et les blessures, pourtant, se multiplient aux intersections. La presse et les déclarations d'accidents regorgent de récits qui mettent en scène, dans son émouvante banalité, un type de collision dont les circonstances et les occurrences sont à la fois variées et toujours semblables (figure 7.2). L'absence de barrières aux passages à niveau rend les hippomobilistes vulnérable à l'imprévisibilité du comportement animal : effrayés par l'arrivée bruyante d'une locomotive, les chevaux tirant les voitures peuvent se pétrifier ou s'affoler pendant la traversée des rails, exposant leurs occupants à un drame souvent mortel, comme l'enseigne au public montréalais, à l'été 1853, un accident survenu à la traverse des Tanneries³⁷. La témérité et des erreurs de calcul coûtent parfois la vie à des voyageurs routiers qui sous-estiment la vitesse des trains, la longueur de leur propre véhicule et la distance séparant une traverse d'un convoi fonçant vers elle à vive allure, comme le résume le *Witness* à l'hiver 1859 : « This fact accounts for the many accidents at such points. The person driving thinks he may cross because the train is a few rods distant³⁸. » L'ouverture des passages à niveau non gardés reporte sur l'individu la responsabilité de la sûreté des intersections, et nécessite en ce sens une discipline que les compagnies tentent parfois d'inculquer aux usagers de la route. En 1857, par exemple, le Grand Tronc lance un avertissement dans la presse : « ATTENTION !! Toute personne en arrivant à une traverse de PLEIN PIED sur ce Chemin de Fer, avec des Animaux, Chevaux, ou Voitures, D'aucune description, est requise DE S'ARRÊTER À CINQUANTE VERGES de distance, au moins, du Chemin, quand les Trains passent³⁹. » Contrôler et réguler les conduites spatiales pour prévenir les impacts.

³⁵ BAC (Ottawa), RG46, vol. 876, 937, 1012, Canada Atlantic, Quebec Central et Intercolonial Railway, 1885.

³⁶ G. Vekeman, *Voyages au Canada*, Namur, L. Godenne-Boseré & Co., 1885, p. 50.

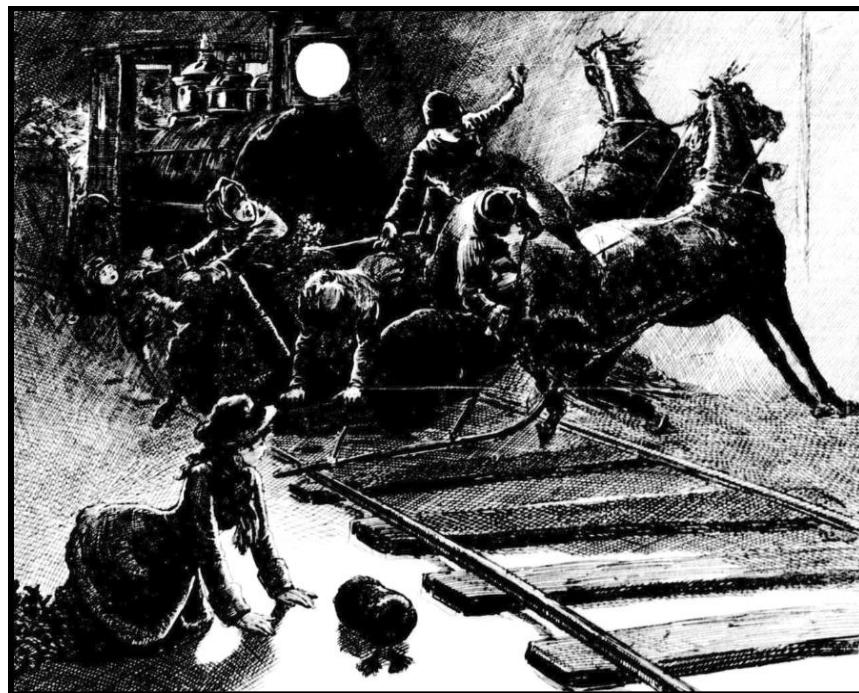
³⁷ « Coroner's Inquest » et « The Accident on the Lachine Railway », *Montreal Herald*, 9 juillet 1853, p. 2.

³⁸ « Speed of Railway Cars », *Montreal Witness*, 5 février 1859, p. 7.

³⁹ « Chemin de fer du Grand Tronc », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 20 février 1857, p. 3.

On ne connaît pas l'effet de cet effort disciplinaire sur le comportement des hippomobilistes, mais, comme le prévoyait l'inspecteur Keefer, en 1858, des accidents assombrissent régulièrement les passages à niveau dans les décennies suivantes. Plusieurs, à tort, estiment avoir le temps de se faufiler en toute sécurité devant un convoi approchant, comme cet « homme imprudent », en août 1881 dans la région de Saint-Hyacinthe, qui se hasarde « malgré les instances de sa femme, à traverser la voie en avant du train express de Montréal qui venait à toute vitesse », et que le coroner déclare décédé « par [sa] propre imprudence⁴⁰ ». Le nombre de morts et de blessures attribuables à la présence de passants sur les voies ferrées ne semble pas diminuer au cours de la période. La croissance du trafic ferroviaire (tableau 1.3) paraît plutôt avoir l'effet contraire. Sur le Grand Tronc, par exemple, où cette hausse est particulièrement forte, on en recense entre 5 et 16 annuellement de 1857 à 1860. Entre 1875 et 1878, ce nombre annuel varie de 38 à 58 ; il oscille entre 66 et 80 de 1883 à 1887.

FIGURE 7.2
Une voiture hippomobile happée par un train



Source : *Canadian Illustrated News*, 8 janvier 1881, p. 24. Cette gravure représente une collision qui a décimé une famille ontarienne à Noël, en 1880. Elle illustre un type d'accidents dont les passages à niveau du XIX^e siècle sont souvent le théâtre.

⁴⁰ « Tué par les chars », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 3 septembre 1881, p. 2.

Les voitures happées aux croisements inspirent fréquemment les mêmes recommandations : journalistes indignés, députés et coroners rappellent la nécessité d'installer des portes et de poster des sentinelles aux intersections achalandées. Vers 1880, l'utilité des ponts d'étagement semble conquérir l'opinion. La déviation d'un chemin public s'impose parfois, aux yeux de l'élite, comme le seul moyen d'anéantir « toute cause de danger⁴¹ ». Les gouvernements hésitent manifestement à rendre la législation plus contraignante, mais un amendement à la loi ferroviaire fédérale adopté en 1883 augmente le pouvoir de l'État et donne une expression légale à cette nouvelle conviction. Il force les compagnies à soumettre, pour le faire approuver, un plan de chacun des passages à niveau qui jalonnent leur voie ferrée, permettant au gouvernement non seulement d'exiger des ponts d'étagement (pouvoir octroyé en 1857), mais aussi d'ordonner la sécurisation d'une intersection « par un gardien, ou par un gardien et des barrières ou autres moyens protecteurs⁴² ». En 1884, Collingwood Schreiber, ingénieur rattaché au ministère des Chemins de fer et Canaux, fait écho à ces mesures dans le rapport annuel où il compile les statistiques sur la mortalité ferroviaire, convaincu « que le nombre d'accidents augmente tous les ans » : « on ne devrait pas permettre aux compagnies de substituer les passages à niveau aux ponts au-dessus de la voie », et quand ces croisements existent, ajoute-t-il, ils « devraient être gardés par des surveillants dans les endroits les plus fréquentés⁴³ ».

D'une certaine manière, il faut lire dans ce durcissement, qui renoue avec la sévérité première des années 1830 et 1840, l'échec d'une politique sécuritaire fondée sur la discipline des voyageurs. Le savoir statistique dont s'arme l'État fédéral fait apparaître des régularités qui révèlent la nature incorrigible des conduites dangereuses. Pour Schreiber comme pour Keefer avant lui, il faut tenir pour un fait l'indiscipline des passants et la déjouer, non pas en la corigeant, mais en prescrivant des aménagements spatiaux susceptibles d'annuler ses effets et d'assurer une régulation des circulations⁴⁴.

7.3 Passagers : sauter sur le train, séjourner sur la plateforme

⁴¹ « Le Grand-Tronc », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 3 septembre 1881, p. 1.

⁴² *Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte refondu des chemins de fer, 1879 [...]*, 46 Vict. (1883), c. 24, art. 4, APC.

⁴³ « Statistique des chemins de fer du Canada [...] » (1882-1883), DSC, vol. 17, n° 6, 1884, document n° 10, p. 4.

⁴⁴ Je m'inspire ici des pages où Foucault distingue discipline et sécurité. Voir *Sécurité, territoire, population, op. cit.*, p. 3-81.

Quittons les abords des voies ferrées et retournons à bord des chars, où s'exercent, au milieu du XIX^e siècle, d'autres pouvoirs disciplinaires : ceux qui visent les passagers du train. Les populations qui développent l'habitude des chars doivent effectivement apprendre à s'y comporter. Car le wagon, qui offre au voyageur un confort nouveau, est également un lieu où la souffrance guette l'imprudent ; il peut suffire d'un geste téméraire ou malavisé pour que la douceur laisse place à la douleur, ou pour que le menu désagrément du voyage (poussière, ventilation, etc.) soit remplacé par une mort violente.

Août 1836 : un passager du Champlain & St. Lawrence se heurte à la roue d'un wagon en essayant de sauter dans le train. Ses blessures sont sérieuses ; on lui ampute une jambe et il meurt peu après⁴⁵. Ce drame est vraisemblablement le premier accident ferroviaire de l'histoire canadienne. Mais il n'a rien d'autre d'exceptionnel. Ce qui le caractérise est au contraire sa banalité. Comme l'indique le portrait statistique des morts et blessures ferroviaires (tableau 7.1), près de 8 % de la totalité des incidents répertoriés au cours de la période impliquent un individu (que ce soit un cheminot, un passager ou un passant s'aventurant sur un train sans payer) ayant sauté sur un convoi ou hors d'un convoi en mouvement. Les catastrophes marquent l'imaginaire, mais la dangerosité du train au XIX^e siècle réside majoritairement dans l'accident mineur et routinier, comme l'observe Mark Aldrich aux États-Unis⁴⁶. Environ 90 % des morts et blessures concernent les employés et les passants, les passagers des trains, de leur côté, devant environ 38 % de celles qu'ils subissent, non pas à des collisions ou déraillements, mais à des comportements « indisciplinés » – pourcentage qui s'élève à 45 % environ si l'on exclut du calcul les victimes de la catastrophe de Saint-Hilaire (1864), anomalie qui « fausse » le tableau.

La règlementation émise par les premières compagnies ferroviaires, avant le milieu des années 1850, s'adresse d'abord aux passagers, dont elles cherchent à discipliner la conduite. Le Champlain & St. Lawrence et le chemin de fer du village d'Industrie interdisent ainsi aux voyageurs de se hisser sur le toit des wagons, de grimper sur la « machine locomotive⁴⁷ » et sur son « chariot alimentaire », ou de se comporter « d'une manière à causer du trouble ou du

⁴⁵ « Rail-road Accident », *The Vindicator*, 9 août 1836, p. 2.

⁴⁶ Voir Mark Aldrich, *op. cit.*, p. 103-104, p. 116 et p. 117-121.

⁴⁷ « Compagnie du chemin à rails de Champlain et du St. Laurent », *Gazette du Canada*, 19 août 1848, p. 5623.

désordre⁴⁸ », tout contrevenant s'exposant à des amendes. Mais ce ne sont pas ces attitudes erratiques qui ensanglantent les voies ferrées. À partir des années 1850, l'indiscipline la plus néfaste et la plus vivement combattue prend d'autres formes.

Quels sont ces comportements ? Statistiquement, le péril apparaît à la gare dès le moment où le voyageur monte dans le train – et, symétriquement, au moment où il en redescend. Parmi les morts ou blessures qui s'abattent sur les passagers, certaines surviennent sur les rails : plusieurs sont renversés par une locomotive alors que, dans l'empressement, ils marchent sur la voie ferrée pour rejoindre leur train, gagner l'un des édifices de la gare ou quitter le site de la station. Mais c'est ailleurs, surtout, que loge le danger : en effet, plus de la moitié des passagers charcutés par leur propre « imprudence » ont ou bien sauté sur un convoi en mouvement, ou bien descendu des chars avant l'arrêt complet du véhicule. Les occurrences funestes de ce geste commun abondent. Pendant les haltes rapides aux stations, certains s'attardent à la gare et regagnent le train à la hâte au moment où il s'ébranle, encourant dans la précipitation des blessures pouvant s'avérer fatales, comme celles que reçoivent à Richmond, en 1868, deux passagers sortis « pour prendre quelques aliments⁴⁹ » au restaurant de la gare. D'autres, à l'inverse, sont trop pressés d'arriver et sautent sur le quai de la gare avant l'immobilisation du train. Le ratage d'une telle acrobatie peut les entraîner sous les roues, où ces impatients infligent parfois un « spectacle horrible à voir » aux autres passagers du train : à Disraeli, en avril 1884, un débarquement hâtif connaît une finale macabre ; le « flot de sang » déversé par le corps d'un imprudent « broyé » par un train du Quebec Central suscite « une grande excitation parmi les voyageurs⁵⁰ ».

Les compagnies ferroviaires s'évertuent à réformer ces gestes dont l'issue malheureuse peut nuire à la régularité du service ou entacher leur réputation. Dès 1857, les règlements du Grand Tronc responsabilisent les passagers qui sautent sur un train ou hors d'un train en marche, forcés d'assumer entièrement les blessures auxquelles ils s'exposent⁵¹. Plusieurs compagnies reprennent cette règle, certaines proscrivant explicitement ce geste téméraire. « No Passenger will

⁴⁸ « Règles et règlements de la Compagnie du chemin à Rails [...] », *Gazette du Canada*, 13 janvier 1855, p. 55.

⁴⁹ « Accident », *L'Événement*, 11 septembre 1868, p. 2.

⁵⁰ « Encore un homme tué par les chars », *Le Courier du Canada*, 14 avril 1884, p. 2.

⁵¹ BAC (Ottawa), RG30, vol. 1000, Minute Book n° 1, 1853-1861, réunion du 13 mars 1857.

be allowed to get into, or upon, or quit any car after the train has been put in motion, or until it stops⁵² », stipulent les règlements du futur chemin de fer International, en 1875. La bataille qu’elles livrent à ces délinquances mineures s’explique sans doute en partie par une volonté d’échapper aux réclamations qu’elles peuvent générer. En septembre 1884, par exemple, une dénommée Virginie Lareau prend le train à Saint-Alexandre : à la gare d’Iberville, où le machiniste omet d’arrêter son train, elle voit son père qui l’attend sur le quai, elle saute, se blesse, intente une poursuite (par l’intermédiaire du père) au Central Vermont et obtient gain de cause en 1885, forçant la compagnie à payer une indemnisation de 425 \$.⁵³

Les discours publics, qui secondent les compagnies dans leur effort disciplinaire, condamnent continuellement ces sauts périlleux, fléau des chemins de fer du XIX^e siècle. À partir des années 1860, les guides ferroviaires, volumes périodiques qui réunissent les indicateurs des voies ferrées en service, adressent aux passagers des conseils pratiques et des consignes de sécurité. L’embarquement et le débarquement sont toujours visés : « Never get off or on trains while they are in motion⁵⁴ », commande en 1864 le guide *Robertson*. Les journaux, qui rapportent régulièrement les morts et blessures ferroviaires, assortissent leurs entrefilets de commentaires exaspérés ou moralisateurs : « Que les voyageurs comprennent donc enfin, fulmine un journaliste en 1881, tout le danger qu’il y a de vouloir mettre pied à terre, lorsqu’un convoi est en marche⁵⁵ ».

Mais les compagnies peinent à dompter les comportements qui leur paraissent pathologiques. Vers la fin de la période, la surveillance qu’elles exercent s’amplifie et certaines d’entre elles sévissent contre les indisciplinés. Dans les années 1880, des constables ferroviaires chargés de « la conservation de la paix⁵⁶ » sur les voies ferrées, que les compagnies ont le pouvoir d’asserner en vertu d’une loi de 1860, patrouillent certaines des gares du Grand Tronc et veillent, à l’arrivée des trains, au maintien de l’ordre et à la discipline des voyageurs. Le personnel de bord doit assister cette force constabulaire spéciale et avertir les voyageurs « not to

⁵² St. Francis & Megantic International Railway, *By-Laws, Rules and Regulations [...]*, Sherbrooke, W. A. Morehouse, 1875, p. 4. Copie de ce livret retrouvée dans les archives (ANC, RG2, 1876-0046, décret du 20 janvier 1876).

⁵³ « Tribunaux », *La Presse*, 12 mai 1885, p. 1.

⁵⁴ *Robertson’s Canadian Railway and Steam Navigation Guide*, Toronto, J. R. Robertson, janvier 1864, p. 35.

⁵⁵ « Accident », *Le Canadien*, 15 août 1881, p. 3.

⁵⁶ *Acte pour amender l’acte des Chemins de Fer*, 23 Vict. (1860), c. 29, art. 1, SPC.

attempt to leap on or off trains when in motion⁵⁷ ». En 1884, l'Intercolonial alourdit la responsabilité des passagers qui continuent d'aborder ou de quitter un train en mouvement : leur geste les privait déjà de tout recours légal, mais un amendement aux règlements les rend dorénavant passible d'une amende, la sanction pénale s'ajoutant à la responsabilité morale⁵⁸. Dans ses lettres circulaires, la compagnie, d'ailleurs, excite le zèle de ses employés, tenus de surveiller les embarquements et les débarquements indisciplinés⁵⁹. Bref, la répression s'accentue, répondant à la perpétuation de comportements dont la connaissance statistique révèle le caractère risqué. Encore en 1886, le ministère des Chemins de fer et Canaux déplore « la pratique de marcher ou de se tenir sur la voie » et constate « que l'habitude de monter à bord ou de descendre des trains en marche, est aussi responsable d'un grand nombre d'accident⁶⁰ ».

Répandues au sein de la clientèle, les victimes d'un saut maladroit se recrutent aussi parmi les passagers clandestins, qui volent des voyages en s'infiltrant sur un train sans payer ou en s'agrippant à un convoi de marchandises. L'historiographie ferroviaire américaine a montré la vigueur de cette pratique, en vogue notamment au sein de la jeunesse masculine des régions urbaines⁶¹. Or les sources ne laissent aucun doute sur son implantation dans les mœurs ferroviaires québécoises. Près de La Prairie à l'automne 1844, un homme « ayant voulu s'accrocher au train du Rail-Road qui passait avec rapidité » trouve une « mort instantanée » en roulant entre deux wagons, où il est « presque moulu⁶² ». Ces voyageurs illicites sont nombreux en ville, mais les campagnes ne sont pas épargnées. Les cultivateurs habitant les corridors ferroviaires grossissent sans doute le lot de ces usagers délinquants, comme ce fermier de la région des Cèdres, en avril 1874, qui s'accroche à un train du Grand Tronc et qui se tue en essayant d'en descendre au moment où le véhicule passe à proximité de sa maison⁶³. La misère est assurément, pour certains, l'une des motivations de cette pratique. En 1886, un ouvrier « sans

⁵⁷ *General Instructions and Regulations Applicable to All Servants of the Grand Trunk Railway Company of Canada and Railways Operated By It*, Montréal, Gazette Printing Company, 1884, p. 67.

⁵⁸ Arrêté en conseil amendant les règlements de l'Intercolonial, 5 mai 1884, *APC* (1885), p. cxlviii.

⁵⁹ BAC (Ottawa), fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Government Railways, RG30, vol. 12467, Intercolonial – General Instructions, lettre circulaire du 16 septembre 1887.

⁶⁰ « Statistique des chemins de fer du Canada [...] » (1886), *DSC*, vol. 20, n° 12, 1887, document n° 13a, p. 6.

⁶¹ Voir Mark Aldrich, *op. cit.*, p. 121 ; David Schley, *Steam City. Railroads, Urban Space, and Corporate Capitalism in Nineteenth-Century Baltimore*, Chicago, The University of Chicago Press, coll. « Historical Studies of Urban America », 2020, p. 171.

⁶² « Terrible accident », *L'Aurore des Canadas*, 24 octobre 1844, p. 2.

⁶³ BAC (Ottawa), RG46, vol. 680, dossier n° 697, déclaration d'accident du Grand Tronc, 29 avril 1874.

le sou » travaillant sur le chantier de construction du chemin de fer de la Baie des Chaleurs rentre à pied chez lui, près de Rimouski, en longeant les rails de l'Intercolonial : à la gare d'Assametquaghan, il saute sur un train de marchandises, tombe sur la voie et se fait broyer les jambes⁶⁴. Les compagnies ferroviaires semblent impuissantes à réfréner cette « dangereuse habitude de se cramponner aux wagons⁶⁵ ». Mais ces délits s'attirent la réprobation de l'élite, qui condamne fortement ces « parasites qui aiment à faire des promenades gratuitement⁶⁶ », comme le dit un député fédéral en 1877. « Encore un exemple pour les imprudents⁶⁷ ! », s'exclame *Le Canadien* en annonçant la mort d'un homme ayant sauté furtivement sur un train du Lévis & Kennebec – pour voler un voyage qui le conduit finalement au cimetière.

C'est au moment d'embarquer dans son train, ou d'en débarquer, que le passager indiscipliné est le plus gravement exposé aux blessures et à la mort. Sa sécurité, cependant, dépend également des comportements qu'il observe à bord des wagons. Certains laissez-passer, comme les billets de faveur, rappellent à leurs détenteurs les dangers potentiels du voyage ferroviaire et les engagent à se comporter prudemment dans les chars. « Ce Laissez-Passer n'est pas transférable, et la personne qui s'en sert pour voyager assume tout risque d'accident ou dommage⁶⁸ », peut-on lire au dos d'un billet de faveur émis par le chemin de fer des Laurentides en 1882 ; tous les tickets semblables conservés dans les archives sont porteurs du même avertissement.

À bord des trains, le protocole disciplinaire s'attache essentiellement à deux comportements. Parcourons de nouveau les quelques consignes de sécurité qu'énoncent les guides ferroviaires. L'une d'elles se rapporte à l'utilisation des fenêtres : « Head and arms are safest when they are *inside* the car windows⁶⁹ », assure en 1865 un indicateur publié à Montréal. Certains voyageurs aventureux donnent raison au discours impératif qui se cache derrière cette affirmation. À Waterville, sur le Grand Tronc, un château d'eau bordant la voie ferrée percute et

⁶⁴ Sans titre, *L'Écho du Golfe*, 19 août 1886, p. 3.

⁶⁵ « Accident fatal », *Le Progrès de Valleyfield*, 25 mars 1885, p. 3.

⁶⁶ DCC, 4^{ème} session du 3^{ème} parlement (1877), p. 1147.

⁶⁷ « Accident fatal », *Le Canadien*, 6 juin 1876, p. 2.

⁶⁸ BAC (Ottawa), fonds Andrew Audubon Merrilees, railway passes, MG31-A10, vol. 28, laissez-passer du chemin de fer des Laurentides, 1882.

⁶⁹ *Grand Trunk Railway Time-tables and International [...]*, n° 11, septembre 1865, Montréal, Longmoore & Co., p. 23.

contusionne un passager ivre ayant sorti sa tête par la fenêtre d'un char en 1874⁷⁰. Les blessures imputables à ce type d'inconduite restent rares, toutefois. Les ravages liés à l'indiscipline dans les trains sont principalement causés par un autre comportement, que les guides ferroviaires déconseillent fortement aussi. Dans les années 1860 et 1870, la section intitulée « Hints to Railway Travellers » de l'*International Railway Guide* montréalais avertit son lecteur de la dangerosité des plateformes, ces parties extérieures situées aux extrémités du wagon où se trouvent ses portes et marchepieds (figure 6.2). « IT IS DANGEROUS to stand on the platform of cars or move from one car to another⁷¹. » Des dizaines de passagers l'apprennent à leurs dépens : c'est sur la plateforme des chars, lieu faiblement protégé dont ils peuvent tomber pendant le voyage, que se recrute le tiers, environ, de ceux qui doivent la mort ou des blessures à leur propre comportement (tableau 7.1).

Dès 1851, la loi générale des chemins de fer prévient les usagers. Section 8 de l'article 21, sur le « service du chemin de fer » : « Tout passager blessé pendant qu'il sera sur la plate-forme d'un char [...] ne pourra pas réclamer de dommages pour ce qu'il aura souffert⁷² ». Les compagnies ferroviaires intègrent vite cette disposition à leur arsenal réglementaire, mais le souci économique qui gouverne le service des trains contribue parfois indirectement au problème qu'elles veulent endiguer. La loi exige qu'elles affichent le règlement dans les chars et qu'elles fournissent une quantité de wagons suffisante pour loger convenablement l'ensemble des passagers ; or elles échouent parfois à satisfaire cette condition, comme le rapporte un habitué du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. « On entassait les passagers [...] pour épargner des frais de char », relate-t-il devant la Commission royale d'enquête sur le chemin de fer du gouvernement provincial, en 1885. Il évoque des wagons « encombrés » : « j'ai vu des vingt-cinq à trente femmes debout dans les allées ; nous étions obligés quelquefois de nous masser sur les plate-formes à l'extérieur. Moi-même je suis allé m'asseoir sur l'avant-dernière marche des degrés pour descendre des plate-formes⁷³. »

⁷⁰ BAC (Ottawa), RG46, vol. 681, dossier n° 802, déclaration d'accident Grand Tronc, 3 septembre 1874.

⁷¹ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 59, juillet 1869, Montréal, Chisholm & Co., p. 27.

⁷² *Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer*, 14-15 Vict. (1851), c. 51, art. 21, SPC.

⁷³ *Commission royale. Enquête concernant le chemin de fer Q. M. O. & O.*, vol. 3, Québec, Gingras & Cie, 1887, p. 54.

Il faut toutefois se garder de généraliser ce témoignage rétrospectif. Les voyageurs qui laissent leur vie sur les plateformes des chars y sont souvent conduits par d'autres motifs, comme l'indiquent les récits d'accidents. Certains y fument : en août 1877, pendant que son épouse dort dans le train qui les ramène d'un pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupré, Louis Dion, septuagénaire, sort de son wagon pour fumer sur le marchepied ; il trébuche, tombe du train et reçoit des blessures fatales⁷⁴. Plusieurs y transitent pour passer d'un wagon à un autre ou s'y attardent en montant avant le départ du convoi : à l'hiver 1879, au moment où son train quitte la gare de Sainte-Anne-des-Plaines, sur le chemin de fer des Laurentides, un enfant debout avec sa mère sur la plateforme d'un char trouve la mort en roulant accidentellement sous le convoi⁷⁵. L'air frais de la plateforme fournit aussi un refuge à ceux qui fuient l'atmosphère parfois asphyxiante de chars insuffisamment ventilés. Les déclarations de l'Intercolonial rapportent ainsi le cas d'un passager qui, assailli par le mal des transports en quittant la gare de Lévis, s'abrite sur la plateforme, où l'attend un mal plus grand encore : « Felt sick and went out on platform of second class car and fell off cutting his head⁷⁶ », enregistre laconiquement le rapport.

La diversité des raisons qui motivent le séjour sur les plateformes en fait une pratique tenace, que les compagnies ferroviaires, ici encore, peinent à enrayer. À la fin de la période, la réglementation qu'elles émettent traduit à la fois la permanence de l'indiscipline et la lutte redoublée qu'elles mènent pour corriger les conduites les plus létales des passagers désobéissants. Ces règlements investissent le personnel de bord d'une fonction disciplinaire plus expressément énoncée que dans les décennies antérieures. Sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, la description des tâches du serre-frein, par exemple, ajoute au travail technique une vigilance de tous les instants. On lui demande de « s'opposer à l'entrée des voyageurs en état d'ivresse, ou ayant avec eux des objets gênants, malpropres ou dangereux » ; il doit en outre « empêcher les voyageurs de se pencher en dehors des chars, de passer de l'un à l'autre, de stationner sur la plate-forme, de descendre et de monter, le train étant en marche, de fumer ailleurs que dans les

⁷⁴ « Accident », *La Gazette de Sorel*, 11 septembre 1877, p. 2 ; « St. Damase », *La Gazette de Joliette*, 28 août 1877, p. 2.

⁷⁵ BAC (Ottawa), RG46, vol. 955, Laurentian Railway, « Return required by the Minister of Railways and Canals », 1879.

⁷⁶ BAC (Ottawa), RG46, vol. 937, Intercolonial Railway, « Return Required by the Minister [...] », 1881, p. 32.

chars réservés aux fumeurs ». Comme le spécifie le règlement, « la sûreté du train et le confort » des passagers exigent une « surveillance⁷⁷ » active de leur comportement.

7.4 La « civilisation » du voyageur

La supervision des fumeurs et la restriction imposée aux « objets gênants » ou « malpropres » entraînent vers une autre facette de la discipline du voyageur. Ils indiquent l'exercice d'une régulation de son comportement social, qui accompagne et complète sa discipline physique. Car l'éducation ferroviaire du voyageur, au milieu du XIX^e siècle, ne vise pas seulement ses interactions corporelles avec le véhicule ; elle s'attache aussi à ses interactions avec les autres passagers.

Cette seconde discipline, sociale, est moins vitale que la précédente – au sens littéral du mot. Elle s'avère toutefois essentielle à la qualité du service et à la satisfaction générale d'une clientèle que les compagnies aspirent à contenter et fidéliser. Elle relève du « processus de civilisation » dont parle Norbert Elias, phénomène de longue durée qu'il associe à l'interdépendance croissante des individus dans la société moderne. Cette « civilisation », pour le sociologue, est un « mur invisible de réactions affectives se dressant entre les corps » : elle les isole les uns des autres en forçant chacun à dissimuler ses fonctions corporelles, à ménager l'espace intime de ses semblables et à pratiquer la « discipline de ses pulsions », fruit d'un autocontrôle acquis ou d'une civilité agissant « par égard pour les autres⁷⁸ ». Or en imposant à des foules anonymes et socialement disparates une cohabitation dans l'espace exigu du wagon, le voyage en train crée un cadre interactionnel où ce « mur invisible » est souvent malmené. Il provoque donc l'exercice d'un pouvoir disciplinaire qui s'élabore dès l'avènement du rail.

Les compagnies figurent encore parmi les acteurs centraux de cette discipline. Les règlements en vigueur à bord des trains sont variables, mais ils comportent toujours des dispositions cherchant à réguler la répartition de l'espace du wagon et à prévenir son accaparement par des voyageurs invasifs. En 1840, les premiers règlements du Champlain & St.

⁷⁷ Règlements du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (15 janvier 1880), *DSQ*, vol. 14, 1880, document n° 2, p. 38.

⁷⁸ Norbert Elias, *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Agora », 2013 [1973], p. 149 et p. 296.

Lawrence prient les passagers d'occuper « the place in the Car indicated by their tickets⁷⁹ » ; il leur est par ailleurs interdit de fumer dans les chars de première classe, où la compagnie prohibe aussi la présence des chiens de compagnie. La réglementation ultérieure maintient l'interdiction de fumer hors des zones autorisées, de même qu'elle exerce un contrôle permanent sur la gent canine, généralement logée dans le wagon à bagages. L'assignation de places numérotées semble disparaître vers 1850, mais l'occupation des sièges reste une préoccupation constante. « Les passagers n'ont pas droit d'occuper plus d'une place pour chaque billet⁸⁰ », rappelle ainsi l'Intercolonial. Dans les années 1870 et 1880, la réglementation accorde une attention plus soutenue au poliçage des comportements. Le personnel du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean doit empêcher les voyageurs d'importuner leurs voisins de wagon : « He must see that order and decorum are preserved in the cars, and prevent annoyance of passengers by the rude or improper conduct of others⁸¹ ». Sur l'Intercolonial, il doit en outre leur défendre de poser leurs « dirty feet⁸² » sur le coussin des sièges, règle de bienséance que le Grand Tronc s'efforce aussi de faire observer. Plusieurs compagnies enjoignent enfin au personnel des gares de sévir contre le tapage, les injures et le langage obscène (« unnecessary noise, and obscene and abusive language⁸³ »). Derrière la pluralité des règles, c'est un principe unique qui s'exprime : il s'agit toujours de prévenir l'envahissement par un individu de l'espace – dans sa double dimension matérielle et immatérielle – impari aux autres.

Dans l'exercice de cette discipline sociale, les compagnies ne sont pas seules. La législation ne s'en mêle pas, certes. Mais les voyageurs eux-mêmes redoublent la réglementation en exerçant les uns sur les autres une constante pression. Le rapport de force est nettement favorable aux usagers munis des ressources intellectuelles et discursives qui leur permettent d'exercer une domination symbolique sur ceux qui en sont dépourvus : l'accès au discours public et à ses supports imprimés, où ils font circuler leurs plaintes, leurs observations critiques, voire leurs moqueries dans des récits, des chroniques ou des témoignages, leur fournit effectivement une arme cruciale. Aussi la presse reste-t-elle au cours de la période le principal vecteur de la

⁷⁹ *The Lower Canada Almanack and Montreal Commercial Directory, for 1840*, Montréal, John Lovell, 1839, p. 120.

⁸⁰ « Règles et règlements des chemins de fer du [...] », *Gazette du Canada*, 2 septembre 1876, p. 285.

⁸¹ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 730, dossier 100.4, « Rules & Regulations [...] », 2 novembre 1885.

⁸² BAC (Ottawa), RG30, vol. 12467, Intercolonial – General Instructions, lettre circulaire du 4 avril 1886.

⁸³ BAC (Ottawa), RG43, vol. 18, dossier n° 944, *Quebec Central Railway. Rules and Regulations [...]*, juin 1883, p. 31.

« civilisation » du comportement ferroviaire. Les interventions qu'y produisent divers observateurs atteignent un degré de raffinement dans la discipline qui dépasse largement le cadre général des conduites réglementées. Elles investissent le champ du savoir-vivre, de la courtoisie, de la civilité mutuelle que se doivent les membres d'une collectivité. Le principe qui les gouverne est toutefois le même : elles s'en prennent à l'envahissement de l'espace commun du wagon par les passagers qui le souillent de leur propre indécence. Bref, elles s'attaquent aux conséquences de cet « axiome » dont parle le journal humoristique montréalais *Le Perroquet*. « Tout homme qui voyage devient forcément égoïste⁸⁴. »

L'occupation des sièges figure encore au cœur des prescriptions. En 1865, un article ironique intitulé « Conduite à tenir dans les chars » recommande aux usagers une liste de comportements masculins et féminins inspirés par « l'amour de soi-même » et propres « à gêner le plus possible les personnes qui sont dans le char ». Son humour ravageur vilipende les hommes qui s'asseyent « de côté » pour prendre « plus de place » et qui heurtent leurs voisins, encrassant parfois leurs habits, en se croisant les jambes ; il fustige les femmes qui étaient leur jupe ou leurs paquets sur la banquette « afin de faire croire qu'il n'y a plus de place ». Le wagon apparaît comme un espace de frictions où le passager indiscipliné, dans sa lutte pour dominer le territoire partagé, outrepasse sans cesse le « mur invisible » des autres, son indiscipline consistant à étendre les frontières de son espace corporel et à s'immiscer indûment dans celui d'autrui. Mais cette occupation conquérante de l'espace peut aussi se manifester autrement. L'article en recense d'autres avatars : égoutter son parapluie « le long des jambes de votre voisin » ; « secouer sur ses voisins la neige qui s'est amoncelée sur votre chapeau » ; laisser ses enfants « monter avec leurs pieds boueux sur les genoux de vos voisins ou passer sur leur figure leurs mains barbouillées⁸⁵ ». La même année, un autre texte comique renchérit. Il brocarde « le voyageur bavard » qui « parle sans relâche », celui qui « [mange] bruyamment, salement sans fourchettes et quelques fois sans couteaux », et « la dame qui a du musc⁸⁶ ».

La presse humoristique n'a pas le monopole de l'effort civilisateur, même si l'humour est l'un de ses moyens privilégiés. Les mêmes gestes sont souvent dénoncés. Dans les chars-dortoirs,

⁸⁴ « Croquis de voyageurs », *Le Perroquet*, 5 août 1865, p. 116.

⁸⁵ « Conduite à tenir dans les chars », *Le Perroquet*, 4 février 1865, p. 18.

⁸⁶ « Croquis de voyageurs », *Le Perroquet*, 5 et 12 août 1865, p. 116 et p. 120.

les plus envahissants s'empressent de s'approprier les meilleurs lits, tandis que, dans les wagons ordinaires, les voyageurs doivent subir ceux « who are inclined to greedily absorb more than their share of seats⁸⁷ ». En 1858, un article sur les bonnes manières en train réprouve les conduites qui lui paraissent indignes d'une société « high in the scale of civilization ». Il énumère six commandements : le passager ne crachera pas, n'occupera qu'un seul siège et limitera le volume de sa voix ; la passagère évitera de porter des jupes munis de trop amples cerceaux et laissera à la maison les enfants « in the habit of crying for everything they see [...] until their parents learn how to govern them⁸⁸ » ; les couples, enfin, auront la décence de modérer la démonstration publique de leurs amours. À l'instar de la nuisance infantile, les passagers trop expansifs sont une cible fréquente. Une blague ferroviaire, par exemple, raille en 1884, dans un journal de Québec, la bêtise de ceux qui jacassent trop, et qui s'attirent des impolitesses bien méritées⁸⁹. La nonchalance de ceux qui laissent béante la porte d'un wagon peut susciter une « explosion réprobatrice⁹⁰ », au même titre que ceux qui le remplissent d'un vent froid en prenant l'initiative, inconsidérément, de trop ouvrir les fenêtres.

Toute conduite franchissant le « mur invisible » d'autrui suscite la condamnation. Le passager incivil, c'est celui qui déborde de son territoire légitime. Mais les modalités de cet envahissement sont plurielles : l'incivilité dans les chars consiste à exposer sans retenue ses fonctions corporelles (cracher, manger), à monopoliser un espace commun (occuper abusivement plus d'un siège) ou à empiéter sur le territoire corporel et sensoriel d'autrui, par l'entremise d'une intrusion matérielle (mouiller, salir ses vêtements) ou immatérielle (parler fort, parler trop, lui imposer le vent, le froid, les criailleries des enfants, etc.). Parmi ces ingérences immatérielles, ou pour mieux dire atmosphériques, la fumée que les adeptes de la pipe ou du cigare répandent autour d'eux est l'une des plus contrôlées.

Des textes parus dans la presse critiquent l'incorrectitude de ces « très aimables messieurs » qui partagent avec le « brave paysan » le vice d'incommoder les autres, et les femmes en

⁸⁷ « Railroad Reforms », *Montreal Witness*, 20 juin 1868, p. 3.

⁸⁸ « Railroad Manners », *Montreal Witness*, 21 juillet 1858, p. 3.

⁸⁹ « Pour rire », *La Vérité*, 16 août 1884, p. 4.

⁹⁰ « Fête d'inauguration à Montréal », *La Minerve*, 19 novembre 1856, p. 3.

particulier, avec « l'odeur du tabac⁹¹ ». Un article anglais diffusé à Montréal en 1863 préconise l'abstinence du fumeur, dont la fumée imprègne le wagon et les vêtements des autres voyageurs, violent par là même leur intégrité. C'est au nom de la « civilisation » qu'il se prononce : « The whole fabric of that life which is the highest result of English civilisation, with its pleasures, courtesies and refinement, is built upon a delicate regard for the feeling of others⁹². » Au Canada, l'aménagement des chars contribue à prévenir l'incivilité des fumeurs, auxquels plusieurs compagnies, à partir de la fin des années 1840, allouent un compartiment spécifique, un fumoir qu'elles greffent le plus souvent aux wagons postaux ou aux wagons à bagages, mais aussi parfois aux wagons de voyageurs et aux chars-palais. La seconde classe, où la consommation du tabac est autorisée tout au long de la période, ouvre toutefois un espace propice aux abus. En 1879, un amendement à la loi ferroviaire québécoise fait deviner l'ampleur des tensions sociales qu'ils suscitent. Il protège les passagers contre l'effluve des fumeurs : il oblige les compagnies à réserver un wagon de deuxième classe à l'usage des non-fumeurs quand les trains en contiennent au moins deux ; dans les trains qui n'en tirent qu'un seul, « il y aura dans ce char un compartiment dans lequel il sera défendu de fumer⁹³ », stipule l'acte.

L'entassement, dans le train, d'un nombre de passagers dépassant parfois la capacité physique des sièges peut accentuer la fragilité d'une cohabitation nécessairement conflictuelle. Aux Communes en 1877, dans un débat générée par un projet de loi « pour assurer davantage le confort et la sûreté des voyageurs sur les chemins de fer du Canada⁹⁴ », un député ulcéré dénonce la rapacité des compagnies tout en suggérant l'incivilité de ces passagers qui en forcent d'autres, plus vulnérables, à voyager dans l'inconfort de la station verticale : « J'ai vu des dames et des infirmes se tenir debout dans des wagons encombrés⁹⁵ », s'indigne-t-il. Tous bénéficient d'un égal droit au siège, mais plusieurs observateurs de la vie ferroviaire valorisent l'abnégation et la galanterie – ou constatent leur valorisation sociale. Dans les wagons-dortoirs, la respectabilité masculine peut exiger du passager qu'il cède aux femmes l'usage des couchettes basses, les lits supérieurs, où il faut grimper, les forçant à exposer leurs jambes aux regards impudiques des

⁹¹ Sans titre, *Le Courier du Canada*, 3 novembre 1869, p. 3 ; « En chemin de fer », *La Gazette de Sorel*, 24 août 1872, p. 2.

⁹² « Railway Carriages », *Montreal Witness*, 27 juin 1863, p. 2.

⁹³ *Acte pour amender l'acte des chemins de fer de Québec*, 1869, 42-43 Vict. (1879), c. 2, art. 2, SPQ.

⁹⁴ DCC, 4^{ème} session du 3^{ème} parlement (1877), p. 874.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 1145.

occupants des lits inférieurs⁹⁶. Dans les wagons ordinaires, l'homme courtois a l'amabilité de céder son siège quand une dame le convoite. Mais la gratitude féminine est attendue en retour. Plusieurs textes moquent ces passagères ingrates qui peinent à rendre grâce à leur bienfaiteur, comme le fait un chroniqueur, en 1882 : « Vous cédez votre place par galanterie, mais ce n'est pas assez, il vous faudrait céder tout le char⁹⁷ », écrit-il. À l'instar des autres infractions au code implicite de la conduite ferroviaire, cette discourtoisie féminine introduit dans l'interaction une dimension agonistique : elle inverse le sacrifice personnel auquel s'astreint le passager galant ; elle accepte la privation d'autrui sans chercher à l'atténuer ou à la compenser. Bref, elle constitue un autre visage de cet accaparement individualiste, et dès lors illégitime, de l'espace commun du wagon.

*

Dans un article sur des accidents ferroviaires survenus dans les campagnes des États-Unis, au début du XX^e siècle, un historien américain a montré la cohabitation conflictuelle entre le train et des communautés rurales de la Pennsylvanie. Les voies ferrées imposent aux lieux qu'elles traversent une structuration ou une restructuration qui engendre une lutte pour l'imposition des usages légitimes de l'espace. Cette lutte, les collisions la révèlent et la cristallisent : les compagnies ferroviaires, d'un côté, cherchent à discipliner le mouvement des individus qui circulent dans le voisinage de l'emprise dont elles revendiquent la propriété ; ceux-ci, à l'inverse, s'attachent à des usages litigieux (traverser la voie ferrée hors des passages aménagés, etc.) parfois enracinés dans des routines locales et sanctionnés par l'habitude communautaire, et dont ils cherchent à faire reconnaître la légitimité devant la cour⁹⁸.

Les pages qui précèdent ont retracé, dans ses multiples déclinaisons, un phénomène analogue dans la société québécoise du milieu du XIX^e siècle : les tensions, inhérentes à la vie des voies ferrées, entre la discipline des corps, de leurs mouvements et de leurs comportements, bref de leurs manières d'habiter l'espace, et les usages perturbateurs qui lui échappent ou qui la

⁹⁶ « On the Cars », *Canadian Illustrated News*, 3 mars 1883, p. 139.

⁹⁷ Sans-Cire, « En chemin de fer », *Le Journal de Québec*, 13 juillet 1882, p. 2.

⁹⁸ Voir Edward Slavishak, « Collision Course : Rural Track Crossing Habits and the Railroad in the United States (1915-32) », *Technology and Culture*, vol. 63, n° 1, janvier 2022, p. 209-233.

contestent. Ce pouvoir disciplinaire qui s'exerce sur les chemins de fer cible plusieurs acteurs : les piétons, les hippomobilistes, les passagers des trains. Il s'applique en plusieurs lieux : les rails, leurs abords immédiats, les passages à niveau, le quai des gares et les wagons. Son exercice émane de plusieurs instances : le gouvernement et la loi, les compagnies ferroviaires, le monde médiatique et les organes de diffusion du discours public. Il vise, enfin, plusieurs volets du comportement : la discipline sociale prolonge ainsi la discipline physique, les deux assurant conjointement un gouvernement des voyageurs, s'attaquant à l'ensemble des conduites déviantes qui dérogent aux normes (celles de la sécurité d'une part et celles de la civilité d'autre part) qu'instituent les autorités qui encadrent et régissent le service ferroviaire. Entre 1836 et 1886, ce pouvoir disciplinaire multiforme s'efforce d'organiser à la fois, pour y atténuer le conflit, les interactions entre l'humain et le train et, à bord du véhicule, entre les passagers entre eux.

L'implantation du chemin de fer dans le cours ordinaire des choses, en somme, nécessite une éducation du corps, dont elle refaçonnera la sphère comportementale. L'acculturation ferroviaire passe non seulement par l'inscription du train dans les pratiques de mobilité, mais aussi par l'apprentissage de gestes, de mouvements, d'attitudes qu'un effort disciplinaire cherche à inculquer. Mais, à plusieurs égards, ce chapitre paraît introduire dans l'étude une sorte de contrepoint : là où les chapitres précédents restituait, pour ainsi dire, une ferroviarisation « réussie », c'est-à-dire l'intériorisation effective du chemin de fer par les acteurs sociaux, il dévoile plutôt une tension inachevée entre la discipline et la résistance des voyageurs, poussés parfois vers l'indiscipline par des compagnies dont la négligence (aménagement des stations, absence de barrières et de gardiens aux passages à niveau, nombre excessif de passagers dans les wagons, etc.) peut favoriser l'éclosion de la désobéissance. Il faut cependant nuancer ce constat, qui résulte en partie de ce qu'Alain Corbin appellerait un « effet de sources⁹⁹ ». La discipline est révélée à l'historien par ses ratés et la réponse normative qu'ils déclenchent ; le comportement obéissant laisse peu de traces dans les archives, mais il faut rappeler que, en pointant du doigt ce qui s'en écarte, les sources qui le rendent invisible témoignent, en réalité, de son existence massive. L'écrasante majorité des voyageurs qui interagissent avec le train au XIX^e siècle voyagent sans mourir, sans subir de blessure, sans incommoder ses passagers ; la plupart,

⁹⁹ Alain Corbin, *Historien du sensible. Entretiens avec Gilles Heuré*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2000, p. 45.

sans doute, incorporent les mouvements prescrits, corrigent ou évitent les gestes réprouvés, ferroviarisant ainsi leurs comportements spatiaux et interactionnels.

Plusieurs persistent dans l'indiscipline. Échappent-ils pour autant à cette ferroviarisation ? En partie dans certains cas. Beaucoup d'indisciplinés toutefois se ferroviarisent aussi, mais différemment. Leurs usages sont moins une résistance au chemin de fer qu'une résistance à ses usages « légitimes », c'est-à-dire dominants. Ils révèlent eux aussi des appropriations (marcher sur la voie ferrée, sauter sur le train pour voler un voyage, etc.), une incorporation du chemin de fer aux gestes et aux manières de se mouvoir dans l'espace, rappelant par là que l'assimilation collective d'une technologie n'est jamais un processus uniforme. Elle ne se réalise, au contraire, qu'à travers le prisme de la multiplicité qui caractérise fatalement toute collectivité.

CHAPITRE 8

LES PARADOXES DE LA VITESSE

Si le train apparaît si spectaculaire, au milieu du XIX^e siècle, c'est parce que son énorme masse fend l'air à toute vapeur. Si la locomotive doit siffler aux intersections, c'est parce que sa vitesse fait peser une menace sur ceux qui s'aventurent dans sa trajectoire. Et c'est aussi parce que les chars vont vite que les populations trouvent avantage à les intégrer à leurs habitudes de déplacement. Quelle est la propriété technique qui permet au train d'accentuer la villégiature périurbaine, d'étendre la géographie de l'excursion ? Sa rapidité, encore une fois. Plusieurs des nuisances qui dégradent le confort du wagon (la poussière, le bruit, la trépidation) dérivent d'ailleurs de cette rapidité, sans laquelle la discipline des voyageurs, enfin, serait en partie superflue. C'est la célérité du véhicule, plus que ses autres caractéristiques, qui rend dangereux, parfois fatals, la promenade pédestre sur les rails, le franchissement des passages à niveau, le saut sur les trains en mouvement et le séjour sur les plateformes.

Il est temps d'aborder de front cette réalité fondamentale du chemin de fer au XIX^e siècle, qui apparaît avec persistance, mais toujours en filigrane, dans les chapitres précédents : la vitesse du train. Elle génère autant d'appréhensions que d'émerveillements et ses périls, ses désagréments sont le prix des gains et des bénéfices qu'elle procure. À maints égards, les politiques sécuritaires et disciplinaires qui assurent, à partir des années 1830, l'encadrement de la vie sur les voies ferrées visent à permettre la vitesse, à lui ouvrir le passage, à lever les obstacles susceptibles d'entraver sa marche : maîtriser ses dangers, neutraliser les imprudents qu'elle pourrait faucher, parfois contenir ses excès pour assurer la fluidité, l'efficacité du service. Fondé sur le couplage d'une force de traction (la vapeur) et d'une voie artificielle (les rails) qui rompent avec la locomotion naturelle, le chemin de fer crée une vitesse historiquement inédite. En redéfinissant le temps – celui que nécessite la circulation des gens et des biens dans l'espace –, cette accélération technique reconfigure les rapports au temps. La vitesse ferroviaire change les sensibilités temporelles des populations qui en font l'expérience et en prennent l'habitude, bref qui l'intériorisent progressivement.

Attaquons maintenant ce difficile problème.

8.1 La valorisation de la vitesse : dévorer l'espace, rentabiliser le temps

Il faut le dire d'emblée et sans détour : le chemin de fer n'a pas inventé le désir de vitesse. En France, dans le premier tiers du XIX^e siècle, une course à l'accélération gouverne l'univers de la malle-poste et de la diligence – véhicule dont le nom rappelle la prétention. L'essor de la vitesse ferroviaire, grisante et célébrée, s'insère dans un processus historique qui le précède, mais qu'il renouvelle et dont il décuple l'importance, ce goût de la vitesse trouvant dans la locomotive un « instrument de rupture décisif avec le mode de locomotion animal, millénaire¹ ».

En 1832, *L'Ami du peuple* diffuse à Montréal un long article sur les chemins de fer européens. Il décrit au lecteur profane le fonctionnement de cette « invention presque merveilleuse » en insistant sur la vitesse « déjà prodigieuse » des trains : ils se meuvent « avec la rapidité de l'éclair » (environ « 25 milles à l'heure ») et leur vélocité est « susceptible encore d'une grande augmentation ». « L'économie des moyens de transport est aussi remarquable que celle du temps² », souligne-t-il, le train éclipsant la lenteur de la voiture hippomobile tout en ayant une capacité de chargement infiniment supérieure. À l'été 1836, quand arrive à Montréal cette fabuleuse technologie, c'est la rapidité de la machine qui retient, surtout, l'attention publique. Les discours expriment le sentiment d'une rupture : le chemin de fer instaure « une vitesse presqu'idéale³ » qui paraît enterrer définitivement, sur l'ancien trajet entre La Prairie et Saint-Jean, ce qu'un rédacteur nomme « the old system of travelling⁴ ». Cette vitesse insolite est testée, calculée, publicisée. Le 21 juillet, lors de l'inauguration, la locomotive lestée de quatre chars parvient « en 59 minutes⁵ » à parcourir son trajet – ce qui suppose une vitesse moyenne d'environ 23 kilomètres par heure. La presse fournit dans les jours suivants une mesure précise des performances de l'engin : le 22 juillet, on enregistre un trajet de 30 minutes (45 kilomètres à l'heure) et, en août, des voyages de 34 et de 41 minutes (40 et 33 kilomètres par heure

¹ Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse (France, XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995, p. 217. Sur la diligence, voir p. 143 et p. 156 et suivantes.

² « Sur les chemins de fer », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 19 novembre 1832, p. 1.

³ « Ouverture du Chemin de Fer du St. Laurent au Champlain », *L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois*, 23 juillet 1836, p. 2.

⁴ Sans titre, *Montreal Gazette*, 9 août 1836, p. 2.

⁵ Sans titre, *La Minerve*, 25 juillet 1836, p. 2.

respectivement)⁶. Impressionné par la possibilité nouvelle de « voyager avec expédition⁷ », l’apothicaire montréalais Romuald Trudeau consigne dans ses *Tablettes* plusieurs de ces informations livrées par les journaux.

C’est d’abord de sa vitesse inégalée, perçue comme fulgurante, que le train tire sa propension à émouvoir et à susciter l’adhésion des contemporains qui assistent à son apparition et qui assurent sa promotion locale. Le recul de la vitesse coutumière, supplantée par une rapidité nouvelle qui la recatégorise comme une lenteur, transforme les repères spatiotemporels, la redéfinition du vite et du lent modifiant la perception du proche et du lointain. La conception du St. Lawrence & Atlantic au milieu des années 1840 paraît en ce sens ouvrir des perspectives inouïes : « Sherbrooke, qui est maintenant à près de deux jours de marche de St. Hyacinthe, n’en sera plus qu’à 3 heures, et St. Hyacinthe, qui est aujourd’hui éloigné de Montréal, de 15 lieues, s’en trouvera aussi rapproché que Chambly⁸ », imagine en 1844 un groupe de promoteurs maskoutains. En 1848, la mise en service du premier tronçon de la ligne comprime les distances et inspire d’autres projections optimistes : « St. Hyacinthe est devenu un faubourg de la capitale, et bientôt il sera comme un port de l’Atlantique⁹ ».

La suppression des distances, l’annihilation de l’espace : on reconnaît dans cette image, qui se fixe en Europe dès les années 1830 et 1840¹⁰, la manifestation locale d’un lieu commun presque viral, que la circulation de l’imprimé colporte et diffuse massivement dans les discours¹¹. Cette figure, cette « traduction spatiale de l’abrégement temporel¹² », selon la formule de Wolfgang Schivelbusch, décrit la diminution de la durée du voyage comme un rétrécissement de la distance parcourue. L’hyperbole qui la caractérise – l’espace est aboli, il disparaît – traduit la fulgurance de la vitesse ferroviaire, et plus précisément le passage soudain de l’allure chevaline à

⁶ « Champlain and St. Lawrence [...] », *Montreal Gazette*, 23 juillet 1836, p. 2 ; Sans titre, *Le Canadien*, 19 août 1836, p. 2.

⁷ Romuald Trudeau, *Mes Tablettes. Journal d’un apothicaire montréalais (1820-1850)*, Montréal, Leméac, coll. « Domaine histoire », 2016, p. 409.

⁸ « Rapport du Comité Spécial [...] », *L’Aurore des Canadas*, 4 octobre 1844, p. 2.

⁹ « Inauguration du chemin de fer [...] », *La Minerve*, 12 février 1849, p. 2.

¹⁰ Voir Michael Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, p. 78.

¹¹ Voir, sur la circulation transatlantique des textes et des rhétoriques, Alex Gagnon, « “L’élán de la Vapeur”. Lire le chemin de fer au Bas-Canada (1830-1854) », dans Karine Cellard et Louise Frappier (dir.), *Synthèse de l’hétérogène. Mélanges offerts à Micheline Cambron*, Montréal, Presses de l’Université de Montréal, 2023, p. 29-49.

¹² Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977], p. 40.

la rapidité de la vapeur, autrement dit le passage d'une vitesse habituelle à une vitesse inaccoutumée, qui tend à rendre l'éloignement momentanément imperceptible. D'où cette image de la contraction, de la compression du territoire, qu'une métaphore de la dévoration exprime parfois aussi. « Maintenant le rêve des masses est la vitesse. Par le fer, par la vapeur, on cherche à [...] dévorer l'espace¹³ », affirme l'écrivain Théophile Gautier dans un article reproduit à Québec. Le train, qui engloutit l'espace, procure le sentiment d'une proximité inédite entre les lieux. En 1853, un guide ferroviaire compare le voyage en train à la téléportation : le voyageur est acheminé à sa destination « almost with the rapidity of thought¹⁴ ». D'autres expressions comparables évoquent aussi l'instantanéité du déplacement, comme cet énoncé souvent répété qui fait coïncider le moment du départ et celui de l'arrivée : « On ne voyage plus maintenant, on arrive¹⁵ ». Les formules sont variables, mais, dans chaque cas, le voyage est présenté comme une sorte d'ubiquité.

La sensation de passer d'un lieu à l'autre presque sans intermédiaire découle d'un changement d'échelle. Comme le note Christophe Studeny, la vitesse ferroviaire tend à modifier l'unité de mesure de la durée des déplacements. Celle-ci se compte désormais en heures et non plus en jours ; la durée horaire devient la « scansion nouvelle du rythme de déplacement¹⁶ ». De toute évidence, l'analyse ne peut s'appliquer invariablement à tous les trajets, mais le principe, globalement, reste valable. Certains l'expriment clairement : « il n'y a que peu d'années », lance en 1851 l'un des directeurs du Champlain & St. Lawrence, le voyage de Montréal à Boston nécessitait « autant de jours qu'il faut d'heures maintenant¹⁷ ». Sur chaque voie ferrée, la mise en service d'un segment offre à ses usagers l'occasion d'une comparaison entre deux vitesses, l'ancienne et la nouvelle. Les voyageurs familiers avec le trajet entre Montréal et Brockville, rapporte un correspondant en 1856, saluent l'arrivée du Grand Tronc « when they contrast the long, tedious and hazardous mode of travelling this route heretofore with the speed and comfort with which the journey is now performed¹⁸ ». Des voyages longs et pénibles deviennent courts et faciles. Le chemin de fer place à la portée du voyageur un rayon spatial dilaté, la locomotive

¹³ Théophile Gauthier, « Notre époque », *Le Fantasque*, 20 janvier 1844, p. 75.

¹⁴ S. B. Beckett, *Guide Book of the Atlantic and St. Lawrence [...]*, Portland, Sanborn & Carter, H. J. Little & Co., 1853, p. 7.

¹⁵ Sans titre, *La Minerve*, 10 juin 1851, p. 2.

¹⁶ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 216.

¹⁷ « Banquet à l'honorable M. Lafontaine », *Le Journal de Québec*, 7 octobre 1851, p. 1.

¹⁸ Q., « Correspondence », *Montreal Herald*, 31 janvier 1856, p. 2.

franchissant partout « en quelques heures des distances qui exigeaient autrefois plusieurs jours¹⁹ ».

Les discours le répètent à l'envi. Cette expérience est si marquante que la vitesse apparaît aux contemporains comme le principal trait définitoire du train, comme sa caractéristique première, celle, en quelque sorte, qui résume son être. En 1852, l'époux de Marie-Angélique Des Rivières acquiert un cheval énergique capable de tirer la voiture avec beaucoup de promptitude : il s'appelle Charley, mais la famille le surnomme « rail-road²⁰ ». Pour le fabuliste Paul Stevens, auteur d'une fable intitulée « Le cheval, la locomotive et le télégraphe », le train « qui dévore l'espace » se définit aussi par sa rapidité – malgré la supériorité de la vitesse télégraphique, qui devance « le tonnerre et les vents²¹ ». Cette association intime entre la locomotive et la vitesse s'inscrit dans le langage courant, où fleurissent au XIX^e siècle des expressions construites à partir de la locution « à la vapeur », qui s'émancipe de sa signification littérale pour devenir, par catachrèse, synonyme de « rapidement », de « promptement » dans une diversité de contextes énonciatifs. Plusieurs exemples parsèment les écrits intimes : la jeune Henriette Dessaulles évoque dans son journal une lettre « écrite à la vapeur²² » ; pour Arthur Buies, la littérature universelle est si riche qu'il lui faudrait cinquante ans, écrit-il dans sa correspondance, pour avoir « le temps de parcourir à la vapeur tous les auteurs connus²³ ».

Ce que découvrent et célèbrent les contemporains, dans cette vitesse ferroviaire qui s'installe au Canada-Est entre les années 1830 et 1850, c'est l'atténuation de la contrainte de l'éloignement spatial. Les discours sur la contraction de l'espace et le raccorciissement du voyage magnifient une accélération qui rend le déplacement temporellement moins coûteux, qui permet de réduire la dépense de temps, la durée nécessaire au franchissement des distances. Nul n'exprime cette idée aussi clairement que Thomas Coltrin Keefer, dans sa *Philosophie des chemins de fer*. La vapeur, soutient-il, a pour effet de « démontrer la valeur du temps » : en démontrant la possibilité d'économiser le temps, elle fait désirer cette économie. L'expansion du

¹⁹ « Le progrès et la première moitié du 19^e siècle », *La Minerve*, 20 mai 1858, p. 2.

²⁰ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.6, Journal personnel, 1851-1853, 28 juillet 1852.

²¹ Paul Stevens, *Fables*, Montréal, John Lovell, 1857, p. 113.

²² Henriette Dessaulles, *Journal. Deuxième, troisième et quatrième cahiers (1876-1881)*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 2001, p. 49.

²³ Arthur Buies, *Correspondance*, édition établie par Francis Parmentier, Montréal, Lux Éditeur, 2017, p. 333.

chemin de fer, dont la « célérité » est l'une des propriétés essentielles, « doit être attribuée à une meilleure appréciation de la valeur du temps », la locomotive raccourcissant « virtuellement » les distances en entraînant « la diminution du temps employé à les parcourir²⁴ ». Dévorer l'espace, c'est rentabiliser le temps. Les arguments commerciaux que les promoteurs font circuler dans la presse partagent la même armature idéologique. Dans « ce siècle de vapeur où tout se fait à la course, le temps est tout, car le prix de la course est au premier arrivé²⁵ », clamant les partisans de la ligne entre Québec et Richmond, en 1849.

En somme, l'étude des sources provenant des premières années de l'ère ferroviaire indique le rôle primordial que joue la valorisation sociale de la vitesse dans l'éclosion du rail, aussi bien dans sa promotion que dans son appréciation et son acceptation collective. La notion de « valorisation » renvoie au processus d'attribution de valeur, c'est-à-dire au mécanisme, essentiellement langagier, par lequel des individus et des collectivités confèrent à un objet une qualité positive, une importance. Cette attribution s'appuie sur une valeur collective, explicite ou sous-jacente : c'est ce que la sociologue Nathalie Heinich appelle un « facteur de valorisation », principe abstrait auquel une collectivité voit un attachement, qu'elle considère comme une finalité et qui sous-tend, dès lors, les évaluations positives ou négatives que formulent ses membres sur les objets du réel et du monde social²⁶. Écoutons encore les discours examinés jusqu'ici : la valeur collective qui fonde la valorisation de la vitesse, c'est ce que *L'Ami du peuple* appelle « l'économie du temps », et ce que Keefer, de son côté, nomme « la valeur du temps ». Épargner son temps, parvenir à destination avec une moindre dépense temporelle, expédier et recevoir plus vite les biens échangés : c'est cette possibilité qui confère son importance à la vitesse ferroviaire. Mais, comme l'exprime encore Keefer, l'émergence de cette vitesse nouvelle « démontre » aussi la valeur du temps ; elle contribue à renforcer le souci d'économie, assurant sa diffusion sociale. En mesurant la rapidité du train, en calculant la durée des voyages, les discours fascinés par la vitesse l'imposent à l'attention collective. Ils en rehaussent la valeur. Ils exaltent la course au gain de temps.

²⁴ Thomas Coltrin Keefer, *Philosophie des chemins de fer*, Montréal, Lovell, 1853, p. 15-16.

²⁵ « Chemin de fer de Québec à Melbourne », *Le Canadien*, 24 septembre 1849, p. 2.

²⁶ Voir à ce sujet Nathalie Heinich, *Des valeurs. Une approche sociologique*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des sciences humaines », 2017, p. 135 et p. 201-202.

C'est dans la première phase de l'ère ferroviaire que cette valorisation de la vitesse s'exprime avec le plus de conviction. Mais il s'agit en même temps d'un processus continu et sans cesse relancé, entre 1836 et 1886, par la dissémination des voies ferrées sur le territoire. « L'accélération de la locomotion, l'anéantissement de l'espace, est le grand œuvre de notre siècle²⁷ », lit-on dans *Le Canadien* en 1847. Or cette œuvre est à la fois une réalité conquise et une réalité perfectible, toujours à conquérir.

8.2 La conquête de l'accélération

Le plaisir du chronométrage auquel se livrent les zélateurs du premier chemin de fer, en 1836, s'installe durablement dans les sensibilités collectives. Comme d'autres réalités chiffrables, la durée et la vitesse des voyages sont des données qui se mesurent, se calculent et se comparent ; elles donnent prise, par conséquent, à la logique de la performance et du record.

Tout au long de la période, les voyages exécutés avec une rapidité singulière apparaissent aux journalistes comme des faits divers dignes d'être rapportés dans la presse. Les records étrangers – tel machiniste anglais, par exemple, réalise en 90 minutes une liaison de Londres à Bristol, atteignant dès 1841 une vitesse moyenne de près de 130 kilomètres par heure²⁸ – attirent leur curiosité. Les exploits locaux les étonnent et les ravissent : en juillet 1848, une locomotive du Montreal & Lachine établit un record en parcourant son trajet en 14 minutes, sa vitesse de pointe voisinant les 50 milles à l'heure²⁹ ; en septembre 1852, un voyageur américain passe de Philadelphie à Lachine en 17 heures, voyage « le plus rapide qui se soit encore accompli sur nos lignes³⁰ » ; en mai 1882, un convoi spécial ayant quitté Hochelaga à 13 h 12 accomplit le voyage le plus prompt « enregistré sur le chemin de fer du Nord³¹ » en entrant à la gare du Palais, à Québec, à 16 h 46. On se passionne pour les déplacements efficaces ; l'engouement pour les vitesses exceptionnelles ne tarit pas.

Certes, la volonté de fracasser des records n'est pas une aspiration quotidienne. Mais le souci de la rapidité est une réalité courante, la mobilité ferroviaire invitant les usagers à la mesure

²⁷ « Navigation aérienne », *Le Canadien*, 29 janvier 1847, p. 2.

²⁸ Sans titre, *L'Aurore des Canadas*, 9 octobre 1841, p. 3.

²⁹ Sans titre, *Montreal Witness*, 31 juillet 1848, p. 1.

³⁰ « Rapidité des voyages par les chemins de fer », *La Minerve*, 28 septembre 1852, p. 2.

³¹ « Un voyage rapide », *La Gazette de Joliette*, 26 mai 1882, p. 2.

du temps. Plusieurs journalistes chronomètrent leurs déplacements : de La Prairie à Saint-Jean « in exactly 27 ½ minutes³² » en 1850 ; 4 heures et 4 minutes de Longueuil à Sherbrooke en 1852³³ ; d'autres roulent en 1878 « à une vitesse de tantôt 50 milles, tantôt 40 milles à l'heure, montre en main³⁴ », sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. Sans doute faut-il rappeler que la presse constitue ici une source déformante, les acteurs du monde journalistique accordant une attention particulièrement vive, au XIX^e siècle, à cette « accélération des communications » qui transforme profondément la circulation des informations et, partant, l'exercice de leur profession³⁵. Mais d'autres documents témoignent d'un souci de la vitesse largement partagé. « Nous avons pris le train de trois heures et il était cinq heures quand nous sommes arrivés à Montréal » ; « Henri est arrivé à six heures vingt-cinq minutes ayant fait le trajet de Montréal ici en trois heures vingt-cinq minutes » ; « ils firent un voyage très prompt, ils laissèrent les chars à St. Lambert à 4 heures p.m. et une demie heure après ils étaient confortablement rendus³⁶ ». Ces phrases émanent du journal de Marie-Angélique Des Rivières, qui note systématiquement la durée des déplacements familiaux, l'objectif étant toujours la brièveté, l'abrége ment du voyage.

À l'échelle du territoire québécois, la conquête de la vitesse ferroviaire est inégale. Son rythme est marqué au fil du siècle par d'évidents décalages géographiques : elle suit le dessin et la progression du réseau des chemins de fer, éliminant graduellement – plus vite ici, plus tardivement là – les poches de lenteur où l'allure chevaline demeure incontestée. L'ouverture d'une nouvelle voie ferrée entraîne chaque fois le passage instantané de la vitesse animale à la vitesse ferroviaire, opérant une petite « révolution » locale, selon le terme d'un journal régional, en important dans la région où elle se construit la promesse d'une vélocité restée jusque-là impossible. « Adieu, diligence chère à nos pères, adieu les longs et ennuyeux voyages, les *enneigements*, les inondations et tous les ennuis des anciens moyens de communication³⁷ », lance un journaliste acclamant l'ouverture imminente, en 1876, du South Eastern entre Sorel et Acton. « Quel merveilleux progrès ! », s'exclame un confrère en 1879 : « le train express vous conduit

³² « St. Lawrence and Champlain Railroad », *Montreal Herald*, 16 juillet 1850, p. 2.

³³ « Opening of the St. Lawrence and Atlantic Railroad to Sherbrooke », *Montreal Herald*, 11 septembre 1852, p. 2.

³⁴ « Excursion sur le chemin de fer du nord », *L'Événement*, 4 juin 1878, p. 2.

³⁵ Voir à ce sujet Guillaume Pinson, *La culture médiatique francophone en Europe et en Amérique du Nord (de 1760 à la veille de la Seconde Guerre mondiale)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Cultures québécoises », 2016, p. 127-142.

³⁶ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.4 et M2012.63.1.6, Journaux de Marie-Angélique Des Rivières, 1850-1851 et 1851-1853, 26 novembre 1850, 18 mai 1851 et 13 janvier 1853.

³⁷ « De Sorel à Acton en chemin de fer », *La Gazette de Sorel*, 22 janvier 1876, p. 2.

de Hull à Québec en neuf heures. [...] Il n'y a pas très longtemps, on ne pouvait franchir pareil trajet sans prendre quarante-huit heures, et souvent davantage³⁸ », les habitants de ces lieux naguère éloignés devenant « voisins³⁹ », comme l'entrevoit un correspondant d'Aylmer en 1870.

Cette quête générale d'accélération ne s'applique pas uniquement au transport des voyageurs. L'accroissement de la vitesse, en effet, est aussi l'un des enjeux capitaux du transport ferroviaire de la malle. La rapidité des trains permet ici encore un gain spectaculaire. En 1852, par exemple, une lettre postée à Québec met 7 jours, en hiver, à parvenir à Toronto ; cinq ans plus tard, le Grand Tronc pulvérise cette performance en ramenant à 40 heures le même voyage⁴⁰. Les autorités gouvernementales chargées de l'administration du service postal valorisent la vitesse. Elles exercent une pression sur les compagnies ferroviaires qu'elles rémunèrent en intervenant parfois dans l'aménagement des horaires. Les observations menées à bord des chars postaux par les inspecteurs qui surveillent leurs opérations révèlent un univers gouverné par la recherche de l'efficacité et de l'accélération. Le triage du courrier s'exécute « in a business like and most expeditious manner » ; les employés « were all particularly diligent ». Comme l'indiquent leurs appréciations, les inspecteurs évaluent les pratiques en mobilisant un cadre de perception fondé sur la valorisation de la rapidité. Leurs rapports font deviner des commis surmenés : « as it is intended to increase the rate of speed it would be impossible without further assistance to attend to the [...] assorting of the mails properly », explique l'un d'eux. Mais ces archives témoignent encore d'une pression venue du public. En 1870, les villégiateurs de Québec passant l'été à Rivière-du-Loup désirent une circulation postale accélérée, la malle étant voiturée non par l'express, mais « only by regular mail train, which is several hours longer performing the journey⁴¹ ». Les bénéficiaires de la vitesse ne manquent jamais d'apprécier ses augmentations. À l'été 1877, par exemple, le lectorat de Québec se réjouit d'une modification dans l'horaire du Grand Tronc qui lui permet de lire dès l'après-midi les journaux parus à Montréal le matin même⁴². Pendant tout le siècle, les prestataires comme les usagers du service ferroviaire

³⁸ « Le chemin du Nord [...] », *La Gazette de Joliette*, 16 décembre 1879, p. 2.

³⁹ Chas B. Rouleau, « Correspondance », *L'Ordre*, 13 décembre 1870, p. 1.

⁴⁰ « Rapport des commissaires du service postal par chemins de fer », *DSPC*, vol. 25, n° 1, 1865, document n° 7, p. 56.

⁴¹ BAC (Ottawa), RG3, vol. 1009, rapports d'inspecteurs du service postal, 8 juin et 4 juillet 1870.

⁴² « Grand Trunk Railway », *Morning Chronicle*, 22 juin 1877, p. 3.

convoitent des mesures capables d'accélérer les communications en abaissant la durée du trajet séparant la production des informations écrites (lettre, journal) de leur réception par les destinataires⁴³.

Le souci de la vitesse, de « l'économie du temps » est une valeur à ce point intériorisée que les compagnies, pour capter la clientèle, doivent la placer au cœur de leurs pratiques et de leurs stratégies promotionnelles. Tous les projets ferroviaires, invariablement, justifient leur ambition en alléguant un gain de temps établi par de savants calculs. Pour sauver quelques heures, certains aspirent à redoubler une ligne existante, comme cette compagnie qui promet « a saving of 20 per cent in distance, and 50 per cent in time⁴⁴ » (entre Montréal et Burlington) en comparant son tracé à celui du Champlain & St. Lawrence, en 1851. À partir des années 1850, des compagnies organisent des excursions promotionnelles en prétextant l'accélération du service. À l'été 1868, le Grand Tronc invite ainsi les journalistes à tester de nouveaux trains rapides de Caughnawaga (Kahnawà:ke) à Plattsburgh⁴⁵. L'état de certaines voies ferrées, s'inquiètent les inspecteurs des chemins de fer, n'autorise pas toujours la vitesse que les indicateurs promettent à des voyageurs qui aiment, comme le souligne un journal en 1858, les « lightning trains, which whizzes them over the track at a rate as dangerous as it is delightful⁴⁶ ». Dans une lettre en 1878, l'ingénieur Alexander Light signale aux commissaires du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental que les convois dépassent 30 milles par heure à l'est de Trois-Rivières, où la ligne manque de finition : « this speed is entirely too fast for the present unfinished state of the roadbed⁴⁷ ».

Une même valeur collective se révèle ou s'exprime dans chacun de ces divers exemples : pour les gens comme pour les biens, l'idéal du déplacement utilitaire réside dans la réduction maximale de l'intervalle temporel entre le départ et l'arrivée. La rapidité est constamment valorisée, recherchée par les usagers même si elle tend à compromettre la sécurité. Le discours

⁴³ Voir Alex Gagnon, « Le fer et le papier. L'alliance du journal et du train au Québec (1832-1876) », dans Guillaume Pinson et Valéria Dos Santos Guimarães (dir.), *La presse francophone des Amériques. Trajectoires et circulations*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Culture française d'Amérique », 2024, p. 264-265.

⁴⁴ « Railway Intelligence », *Montreal Herald*, 3 avril 1851, p. 2.

⁴⁵ « A Short and Quick Route to New York and Boston [...] », *Montreal Witness*, 25 juillet 1868, p. 4.

⁴⁶ « The Travelling Public to Blame », *Montreal Witness*, 20 octobre 1858, p. 4.

⁴⁷ BAnQ (Québec), P351, S4, SS3, P10107, lettre d'Alexander Light aux commissaires du Q. M. O. & O., printemps 1878.

publicitaire, qui répond implicitement aux attentes et aux insatisfactions que les compagnies supposent à la clientèle, démontre – autant qu'il la renforce – la diffusion sociale de cette valeur au XIX^e siècle. Trois arguments dominent le vaste corpus des centaines de publicités ferroviaires qui circulent dans la presse entre les années 1840 et 1886. On a déjà croisé les deux premiers : le tiers environ des réclames promet aux usagers un prix abordable, et le quart leur annonce des chars confortables. Le troisième, c'est la vitesse. De fait, entre 20 et 25 % des publicités, selon l'étude d'un échantillon représentatif de 886 d'entre elles, annoncent des trajets rapides, une vitesse indépassable (« speed unrivalled⁴⁸ ») ou une vitesse équivalente à celle des compétiteurs (« aussi vite que par toute autre route⁴⁹ »).

Voyager prestement comporte certes quelques inconvénients. Sur les parcours long-courriers, par exemple, la maximisation de la vitesse force la brièveté des arrêts alimentaires qui permettent aux voyageurs de se restaurer en chemin. Montons à bord du Grand Tronc, en août 1872 : entre Lévis et Rivière-du-Loup, les trains font une halte de 15 minutes à la gare de L'Islet, où les passagers peuvent se procurer quelques rafraîchissements ; ceux qui voyagent de Montréal à Toronto ont entre 10 et 20 minutes pour chasser la faim aux stations de Cornwall, de Kingston ou de Cobourg⁵⁰. Certains médecins redoutent les effets délétères de ces pauses hâtives qui placent l'usager dans l'obligation d'avaler expéditivement un repas. Pour la clientèle forcée de manger « as fast as possible [...] as is the custom in railway travelling⁵¹ », le déplaisir est avéré. Les pratiques, pourtant, restent stables : l'empressement apparaît comme un mal nécessaire, la vitesse l'emportant sur l'hygiène. Des publicités promettent des haltes de 20 minutes – plutôt que de 10 ou 15 – propres à favoriser la salubrité du voyage sans compromettre sa rapidité⁵². Pour d'autres, le remède idéal à l'« altération de [la] santé⁵³ » se trouve dans la diffusion du wagon-restaurant, qui autorise des repas hygiéniques en ne sacrifiant rien de la vitesse.

Au cours du premier demi-siècle de la vie ferroviaire, la conquête de l'accélération nécessite le dépassement de plusieurs contraintes techniques. L'obligation du transbordement sur

⁴⁸ « Canadian Pacific Railway, Eastern Division », *Montreal Herald*, 31 octobre 1882, p. 2.

⁴⁹ « Chemin de fer du Sud-Est », *La Minerve*, 11 juillet 1873, p. 1.

⁵⁰ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 95, août 1872, Montréal, Chisholm & Bros., p. 41 et p. 44.

⁵¹ « Opening of the St. Thomas Section [...] », *Montreal Gazette*, 4 décembre 1855, p. 2.

⁵² « The St. Lawrence and Ottawa Railway », *Morning Chronicle*, 4 juin 1874, p. 4.

⁵³ Sans titre, *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 5 août 1869, p. 3.

certains trajets est l'une d'elles : elle ralentit la circulation et constitue pour l'usager une source de contrariétés.

Cette incommodité découle des disparités du système technique : les variations qui marquent l'écartement des rails, au milieu du XIX^e siècle, introduisent dans le réseau ferroviaire des solutions de continuité, obligeant ainsi, sur plusieurs itinéraires, l'effectif transporté (personnes et marchandises) à prendre successivement deux trains ou plus (souvent exploités par des compagnies différentes) pour parvenir à leur destination. Au Bas-Canada, l'écartement ultérieurement nommé « standard » (4 pieds et 8 ½ pouces) s'impose en 1836, mais le St. Lawrence & Atlantic opte pour un écartement plus large (5 pieds et 6 pouces), que ratifie la Province du Canada en 1847⁵⁴ et qu'adopte aussi le Grand Tronc. Jusque dans les années 1870, ces deux écartements cohabitent sur le territoire. Mais en octobre 1873, le Grand Tronc convertit à l'écartement standard, dont la domination est alors croissante à l'échelle nord-américaine, sa voie ferrée à l'ouest de Montréal ; en septembre 1874, il étend cette conversion à l'est jusqu'à Portland et Rivière-du-Loup, entraînant dans son sillage les tronçons québécois adjacents de l'Intercolonial, bâtis d'après l'écartement large à partir de 1872⁵⁵. Entre 1876 et 1879, l'écartement étroit (3 pieds et 6 pouces) adopté sur le chemin de fer entre Saint-Guillaume et Stanbridge crée une nouvelle incompatibilité. Elle est cependant de courte durée : dès le printemps 1880, les embarras du transbordement poussent la compagnie à standardiser sa voie ferrée⁵⁶. Le réseau ferroviaire canadien est alors engagé dans un processus d'uniformisation. Selon les données des ministères fédéraux affectés à l'administration ferroviaire, près de 15 % des lignes canadiennes possèdent l'écartement large en 1875, l'écartement standard étant en vigueur sur environ 73 % des voies ferrées ; ces chiffres passent respectivement à 0,8 % et à 95 % en 1882⁵⁷. Mais la fluidité des correspondances exige également des ententes entre les compagnies, qui négocient la libre circulation des wagons pour limiter les entraves à une vitesse optimale. En février 1876, par exemple, l'Intercolonial et le Grand Tronc adoptent une convention prévoyant l'échange de leurs chars à Rivière-du-Loup, « afin que le convoi complet,

⁵⁴ *Convention and Fundamental Articles of Agreement Between the St. Lawrence and Atlantic [...]*, s. l., s. é., 17 avril 1846, Collection numérique de Canadiana ; documents relatifs à l'écartement des rails, AJAPC, vol. 10, n° 4, 1851, appendice DDD.

⁵⁵ « Rapport général du ministre des Travaux publics [...] » (1874), DSC, vol. 8, n° 6, 1875, document n° 7, p. 107.

⁵⁶ BAC (Ottawa), RG46, vol. 951, Lake Champlain & St. Lawrence Junction Railway, 1880.

⁵⁷ « Statistiques des chemins de fer du Canada [...] » (1875), DSC, vol. 9, n° 8, 1876, document n° 51 ; « Statistique des chemins de fer du Canada [...] » (1881-1882), DSC, vol. 16, n° 6, 1883, document n° 8.

sans transbordement ou changement d'aucune sorte, puisse se rendre de la Pointe-Lévi à Moncton⁵⁸ ».

La levée du transbordement, « affaire assez désagréable pour le voyageur⁵⁹ », selon les termes d'une publicité de 1853, accentue le confort du voyage – notamment pour les passagers des wagons-dortoirs. En 1873, les usagers saluent la standardisation de l'écartement du Grand Tronc : « Access to Ottawa is greatly improved by the change of gauge of the Grand Trunk Railway, as now it is possible to go to sleep in a Pullman car near Montreal, and to awake as near the Capital⁶⁰ ». Mais l'élimination des ruptures permet surtout de remédier à des délais inopportunus. La publicité, encore une fois, trahit l'importance de ces améliorations pour la clientèle. Des années 1850 aux années 1880, on compte par dizaines les réclames annonçant la possibilité de voyager entre deux points « sans transbordement⁶¹ », ou certifiant un transport de marchandises effectué « promptly and without transhipment⁶² ».

Le processus d'accélération suppose aussi le perfectionnement technique des infrastructures ferroviaires et de la machine elle-même. Quand les directeurs du Champlain & St. Lawrence décident en 1846 de rénover leur voie en substituant les rails de fer aux lisses de bois surmontées d'une lanière métallique, ils invoquent publiquement la nécessité d'« acquérir aux Chars une plus grande célérité⁶³ », rappelant ainsi l'ancrage matériel de la vitesse, dont la hausse est limitée par des obstacles techniques. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, la puissance accrue des locomotives, le passage des rails de fer aux rails d'acier, l'amélioration de l'empierrement et la multiplication des ponts robustes alliant les solidités respectives de la maçonnerie et du tablier en métal, enfin, autorisent quelques gains de vitesse sur les grandes lignes. Cette accélération, qui se manifeste avec vigueur vers la fin de la période, enregistre ses meilleures performances sur les trajets névralgiques, où la compétition est féroce entre des itinéraires ferroviaires concurrents (tableau 8.1).

⁵⁸ Convention entre l'Intercolonial et le Grand Tronc (12 février 1876), *DSC*, vol. 10, n° 8, 1877, document n° 55.

⁵⁹ « Ligne du chemin de fer central du Vermont », *La Minerve*, 23 juillet 1853, p. 1.

⁶⁰ « Editorial Correspondence », *Montreal Witness*, 28 octobre 1873, p. 2.

⁶¹ « Chemin de fer Québec-Central », *Le Canadien*, 23 juin 1886, p. 4.

⁶² « Intercolonial Railway », *Morning Chronicle*, 10 juin 1876, p. 2.

⁶³ « Chemin de fer entre le Champlain [...] », *La Minerve*, 22 juin 1846, p. 3.

L'évolution de la durée des voyages les plus rapides menant de Montréal à Boston, à Toronto et à Ottawa révèle d'abord une règle générale, qui s'applique sur l'ensemble du territoire. Le principal facteur d'accélération, au XIX^e siècle, est l'extension du réseau ferroviaire, et non l'augmentation de la vitesse des trains : entre Montréal et Boston, par exemple, c'est la consolidation progressive d'un lien ferroviaire ininterrompu (1846-1851) qui entraîne l'abaissement le plus spectaculaire de la durée d'un déplacement interurbain, les gains étant ensuite plus modestes ; entre Montréal et Ottawa, les accélérations les plus drastiques sont provoquées par l'apparition d'un lien ferroviaire continu (1855) et par l'ouverture, ensuite, d'itinéraires ferroviaires plus directs (comme la ligne reliant Hochelaga et Hull du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, mise en service en décembre 1877). L'évolution de la durée des voyages affiche sur les trois trajets une tendance linéaire dans sa globalité, mais marquée à la fois par des stagnations et des discontinuités évidentes. Cette courbe parfois erratique traduit la constance des contraintes circonstancielles, la rapidité du déplacement fluctuant au gré du changement fréquent des horaires, qui optimise ou perturbe parfois, sur les trajets qui en comportent, les correspondances entre deux lignes. Il reste qu'à partir de 1880 environ, on observe sur les trois trajets une accélération avérée attribuable à l'élévation de la vitesse des trains. Rendue possible par des conditions techniques favorables, cette croissance est toutefois déclenchée par la concurrence, qui est le deuxième principal moteur de l'accélération. Sur le trajet bostonien, le Central Vermont, qui assure en partenariat avec le Grand Tronc la liaison via Saint-Jean, rivalise notamment avec le South Eastern, qui s'achemine vers les États-Unis en passant par West Farnham ; sur le trajet liant Montréal à Toronto, l'entrée en scène du Canadien Pacifique, qui lance en août 1884 un nouvel itinéraire transitant par Ottawa, vient briser l'ancien monopole du Grand Tronc et le force ainsi à singulariser son service ; sur le trajet, enfin, qui connecte l'une à l'autre la métropole et la capitale fédérale, l'inauguration du Canada Atlantic Railway entre Coteau et Ottawa, le 30 octobre 1882, amorce une course à l'accélération qui l'oppose au fil des années suivantes au Canadien Pacifique, successeur du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental.

TABLEAU 8.1
Durée des voyages les plus rapides sur trois trajets ferroviaires interurbains (1846-1886)

MONTRÉAL – BOSTON		MONTRÉAL – TORONTO		MONTRÉAL – OTTAWA	
<i>Période</i>	<i>Durée annoncée</i>	<i>Période</i>	<i>Durée annoncée</i>	<i>Période</i>	<i>Durée annoncée</i>
05/1846	40 h	10/1856	14 h	11/1854	≈ 12 h
07/1850	26 h 30	06/1858	13 h	12/1855	8 h
06/1851	16 h	03/1860	16 h	07/1856	7 h 20
07/1853	11 h 15	05/1863	15 h 45	06/1858	6 h 35
11/1857	23 h	09/1865	15 h 20	09/1865	7 h 50
10/1858	23 h 20	06/1867	15 h	10/1867	7 h 50
01/1864	14 h	10/1868	16 h	10/1868	7 h 45
09/1865	14 h	07/1869	16 h	11/1870	6 h 45
10/1868	13 h 50	11/1870	13 h	08/1872	7 h 45
05/1869	10 h 50	08/1872	14 h	08/1875	6 h 55
05/1870	13 h 30	08/1875	14 h	10/1878	≈ 4 h 45
12/1875	12 h 40	09/1876	13 h 30	02/1879	≈ 4 h 30
04/1879	13 h 30	04/1877	13 h 30	05/1880	≈ 4 h 25
05/1880	12 h 45	10/1878	13 h 25	07/1881	4 h 30
06/1881	12 h 15	05/1880	13 h 30	07/1882	4 h 20
06/1882	10 h	02/1881	13 h 30	07/1883	3 h
06/1883	10 h 10	07/1882	13 h 30	08/1883	2 h 55
07/1884	10 h 20	12/1884	12 h 18	11/1884	3 h 23
01/1885	10 h 35	06/1885	11 h 55	01/1885	3 h 20
05/1886	10 h 50	08/1886	11 h 05	05/1886	3 h 23

Source : compilation des indicateurs et guides ferroviaires et des horaires de trains parus dans la presse périodique (collections numériques de Canadiana et de BAnQ).

Note : pour chaque période, le tableau retient seulement le trajet le plus rapide parmi la totalité des trajets annoncés dans les horaires répertoriés. Les cases hachurées désignent les mois d'hiver. Dans chacune des trois colonnes, le caractère gras indique la durée la plus brève répertoriée au cours de la période. Voir l'annexe 1 pour des informations supplémentaires.

Le combat acharné que se livrent ces deux compagnies, l'une sur la rive sud, l'autre sur la rive nord des Outaouais, est notoire. À l'été 1883, chacun des deux belligérants cherche à devancer l'autre de quelques minutes : le Canada Atlantic annonce un voyage de 3 heures ; son rival réplique en abaissant à 2 heures et 55 minutes la durée annoncée de son itinéraire entre Montréal et Ottawa. La presse observe et commente, amusée, ce duel ferroviaire. « C'est à qui, écrit un journaliste de Valleyfield, aura le train faisant le trajet le plus rapide ». Les compétitrices mobilisent plusieurs tactiques : ces « deux compagnies rivales placent sur leur ligne d'Ottawa à Montréal des locomotives plus puissantes » ; on a « déjà sacrifié plusieurs points d'arrêt [...] afin de sauver du temps et de faire un trajet un peu plus rapide⁶⁴ ». À bord des « flying trains » du

⁶⁴ « Choses et autres », *Le Progrès de Valleyfield*, 19 juillet 1883, p. 3.

Canada Atlantic, dont la ruée (« onward rush⁶⁵ ») franchit la barre des 100 kilomètres à l'heure, le voyageur dévore l'espace sans percevoir les trépidations, tant la voie ferrée, substantiellement bâtie, est conçue pour la haute vitesse. Cette allure paraît phénoménale à l'époque. Vers 1885, 60 milles (environ 97 kilomètres) par heure est la valeur maximale indiquée sur les tables de vitesses que les compagnies fournissent aux machinistes pour leur permettre de mesurer celle de leur train⁶⁶ ; pour le service régulier, inconcevables sont les vitesses qui excèdent ce plafond.

Dans les années 1880, les observateurs de cet affrontement constatent que la progression des vitesses amplifie pour le voyageur l'attrait du chemin de fer : « It is claimed for fast service that it increases the desire of travelling, and since the Canada Atlantic has been started and its competitor the Canadian Pacific also increased its speed, the business between Ottawa and Montreal has been largely increased so far as passenger traffic is concerned. » Ils discernent dans cette lutte une réponse à un désir d'accélération grandissant, à l'« impatient desire expressed on all sides by business men to bring the cities even closer together⁶⁷ ». La rapidité acquise n'est plus suffisante ; aux yeux d'une fraction de la clientèle, elle est à dépasser, et la vitesse optimale encore à conquérir.

Ces constats résument parfaitement l'évolution des valeurs qui accompagne l'implantation du chemin de fer dans la vie quotidienne des populations du XIX^e siècle. L'invention du train, d'une part, répond à une valeur préexistante : l'économie de temps que permet sa rapidité lui confère son importance, stimulant alternativement la promotion, la construction et l'utilisation des chemins de fer. Mais l'émergence de la vitesse nouvelle, d'autre part, favorise en retour l'intériorisation de cette valeur : elle contribue à la diffuser, à la renforcer, à l'enraciner dans les sensibilités collectives. Elle tend à faire de l'accélération du déplacement utilitaire l'objet d'une quête infinie. En un mot, le chemin de fer a pour effet d'amplifier, paradoxalement, un désir de vitesse que son existence même cherche à combler.

8.3 Premier paradoxe : la perpétuation de la lenteur

⁶⁵ « The Flying Trains », *Daily Witness*, 11 octobre 1883, p. 2.

⁶⁶ *General Instructions and Regulations Applicable to All Servants of the Grand Trunk Railway Company of Canada and Railways Operated By It*, Montréal, Gazette Printing Company, 1884, p. 77.

⁶⁷ « Canada Atlantic », *Waterloo Advertiser*, 5 octobre 1883, p. 2.

Entre 1836 et 1886, le train est l'incarnation de la vitesse, et l'expansion du réseau ferroviaire s'accompagne sur le territoire québécois d'un processus d'accélération. Il faut maintenant renverser la vapeur et montrer les limites de ce phénomène, relativiser sa portée. Car l'essor de la vitesse, qui n'est pas uniforme, ne signifie pas non plus la disparition de la lenteur. À côté d'une « célérité » croissante continue à triompher une lenteur dont les voies ferrées elles-mêmes sont souvent le théâtre.

À l'été 1851, le comité permanent des chemins de fer et lignes télégraphiques de l'Assemblée législative de la Province du Canada sollicite l'expertise de Thomas Keefer. L'ingénieur évoque, dans son témoignage, le coût faramineux de cette « célérité » qu'il associe au chemin de fer. « La grande vitesse est dispendieuse sous tous les rapports. » La solidité qu'elle requiert entraîne non seulement des coûts de construction importants, mais aussi des frais d'entretien considérables, car « les réparations à la voie ferrée et au roulant sont plus dispendieuses ». Or « dans ce pays, poursuit-il, nous ne sommes pas encore assez riches pour payer pour aller plus vite ou pour construire des chemins assez solides pour résister à une telle vitesse⁶⁸ ». Plusieurs compagnies, on l'a vu, surmontent ces difficultés à la fin de la période et parviennent à établir, sur des itinéraires cruciaux, le règne de la haute vitesse. Mais les contraintes économiques et techniques évoquées par Keefer pèsent lourdement sur l'ensemble du réseau, et la vitesse des trains rapides doit être compensée par la lenteur des convois moins prioritaires.

Même sur les trajets interurbains où se focalisent les efforts d'accélération, la durée des divers voyages programmés dans un même horaire est toujours radicalement variable. De manière générale, les trains de passagers se subdivisent en fait en deux catégories générales : certains ont pour vocation d'assurer des liaisons rapides entre deux villes ou deux têtes de ligne, tandis que les autres, nettement plus lents, priorisent le trafic local le long des axes qu'ils desservent. Les premiers sont généralement appelés « express » ou « trains de la malle ». Ils n'arrêtent souvent – mais pas toujours – qu'aux gares principales, ignorant sur leur course plusieurs stations rurales ou secondaires. Quant aux seconds, qui portent également des noms variés (convois « locaux » ou « d'accommodation »), et qui sont souvent des trains mixtes, tirant

⁶⁸ Témoignage de T. C. Keefer, 30 juin 1851, *AJAPC*, vol. 10, n° 3, 1851, appendice UU.

tant des wagons de passagers que des wagons de marchandises, ils desservent la totalité ou la majorité des gares intermédiaires. Les contours de ces catégories ne sont pas toujours distinctement définis, et plusieurs horaires montrent une sorte de gradation entre les deux. L'essentiel tient toutefois à la disparité des vitesses, parfois profondément inégales. Revenons sur les trajets étudiés plus haut (tableau 8.1). En juillet 1882, les deux express du Canadien Pacifique entre Montréal et Ottawa mettent 4 heures 20 et 4 heures 30 à compléter le voyage, mais le convoi mixte, pour sa part, traîne durant 12 heures 15 entre les deux villes⁶⁹. L'écart est aussi sévère sur le Grand Tronc. En août 1886, par exemple, quatre trains quittent chaque jour la gare Bonaventure à destination de Toronto. Le plus rapide atteint le terminus 11 heures et 5 minutes après son départ. Un autre met 12 heures à faire son trajet ; le voyage du troisième dure 13 heures 40. Mais si le voyageur choisit le train mixte, il doit prévoir un déplacement de 29 heures et 40 minutes⁷⁰. Rapidité et lenteur cohabitent sur la même voie ferrée, équilibrant en quelque sorte les frais d'entretien qu'engendre le roulement des trains.

D'où les moyennes de vitesse encore relativement faibles enregistrées sur les grandes lignes à la fin de la période. Comme l'indique en 1879 un haut fonctionnaire du département fédéral des Travaux publics, les données fournies par les compagnies ferroviaires sont peu précises⁷¹. Elles dessinent néanmoins un portrait révélateur : malgré la rapidité et les pointes qu'atteignent les express, la vitesse moyenne des trains de voyageurs peine à franchir le seuil des 30 milles à l'heure (ou 48 kilomètres par heure environ), qu'elle touchait parfois déjà à la fin des années 1850. Entre 1858 et 1860, les trains du Grand Tronc – et du Montreal & Champlain, qu'il absorbe en 1864 – roulent à une vitesse moyenne qui oscille entre 25 et 32 milles à l'heure en incluant les arrêts⁷². Entre 1875 et 1886, sur l'ensemble de son réseau désormais agrandi, elle reste inférieure à 30, passant de 24 à 27 milles à l'heure. À la même époque, la vitesse moyenne des trains de voyageurs est similaire sur les autres voies ferrées desservant les grandes villes : 30 milles à l'heure en 1880 sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ; 26 sur le Canadien

⁶⁹ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 216, juillet 1882, Montréal, Dominion News Company, p. 63.

⁷⁰ *Grand Trunk Railway. The Shortest and Most Direct Route Between All Points East and West*, 25 août 1886, Montréal, ICMH [microfiche] n° 42531.

⁷¹ « Statistiques des chemins de fer du Canada [...] » (1877-1878), DSC, vol. 12, n° 10, 1879, document n° 188, p. 10.

⁷² Samuel Keefer, *Report [...] for the Year 1858*, Hamilton, Gillespy & Robertson, 1859, p. 44 ; *Report [...] for the Years 1859 and 1860*, Leader & Patriot Establishment, 1861, p. 37.

Pacifique et 25 sur le Quebec Central en 1886 ; entre 1875 et 1886, elle varie entre 24 et 28 sur l'Intercolonial, passe de 24 à 30 sur le Montreal & Vermont et de 22 à 30 sur le South Eastern, le Canada Atlantic, qui se démarque, affichant de son côté une vitesse moyenne qui bondit de 25 à 35 milles par heure entre 1882 et 1887⁷³. On repère dans ces chiffres une accélération sensible à la fin de la période, mais on note aussi globalement une certaine inertie, les vitesses moyennes les plus élevées restant à peu près stables entre les années 1850 et 1880. Ces vitesses moyennes sont d'ailleurs partout nettement inférieures aux pointes des convois les plus rapides. La lenteur des trains mixtes, qui égrainent sur leur parcours le long chapelet des stations intermédiaires, contrebalance l'exceptionnelle vélocité des « flying trains » qui courrent entre deux villes.

L'accélération est donc sélective et partielle : certaines catégories de train en sont exclues. On peut dire la même chose de plusieurs liaisons ferroviaires. Car la croissance des vitesses observée sur les lignes liant Montréal à Boston, Toronto et Ottawa est un phénomène localisé. Sur d'autres trajets interurbains, la durée des voyages rapides connaît une relative stagnation. Entre Montréal et Québec, le Grand Tronc annonce dès 1855 et 1856 des trajets de 5 heures et demie. Mais la durée des voyages les plus brefs s'allonge dans les années 1860 et 1870, où elle oscille généralement entre 6 et 10 heures – parfois entre 10 et 12 heures. Les voyageurs doivent attendre 1880 environ avant de voir apparaître à l'horaire des durées inférieures à celle de 1855 – la plus courte est 4 heures 10, à l'été 1882 –, même si le trajet nécessite encore souvent plus de 6 heures vers 1886. Ce cas n'est pas atypique. Restons sur le Grand Tronc : en quittant Montréal par le train le plus rapide, le voyageur met environ 1 heure et 15 minutes en 1836 pour rallier Saint-Jean, mais 48 minutes en 1856, une heure ou plus entre 1865 et 1877, et 50 à 59 minutes en 1886 ; pour atteindre Sherbrooke, 3 heures et 45 minutes suffisent vers la fin des années 1850, mais il doit compter 5 heures ou plus entre 1864 et 1872 et souvent un peu plus de 4 heures dans les années 1880, durée qui s'abaisse à 3 heures 10 pendant l'été de 1886 ; entre Lévis et Rivière-du-Loup, les trains rapides roulent durant 4 heures en 1862, mais ils prennent toujours au-delà de 5 heures (et parfois plus de 8) entre 1864 et 1870, le voyage nécessitant 3 heures 50 en 1886⁷⁴. On observe dans les quatre cas une évolution analogue. Les durées les moins longues annoncées à la fin de la période ne sont que modestement inférieures (ou presque égales) à celles du milieu

⁷³ Données tirées d'une compilation des « Statistiques des chemins de fer du Canada » (dans DSC) et des rapports annuels des compagnies ferroviaires (BAC (Ottawa), RG46, vol. 876, 925, 937, 976, 1012).

⁷⁴ Les données de ce paragraphe et du suivant sont tirées des sources dont émane le tableau 8.1.

du siècle. La rapidité, trop coûteuse, pratiquée dans les années qui suivent l'ouverture d'une ligne laisse place à une décélération dans les années suivantes, à laquelle succède une accélération dans les années 1880.

Sur les trajets secondaires, où l'exigence de vitesse est moins pressante, l'inertie l'emporte sur l'accélération. Entre Saint-Jean et Waterloo, c'est à l'été 1864 que le voyage se fait le plus rapidement (1 heure et demie) ; il faut compter 2 heures en 1862 et 2 heures encore en 1886. Quelle est la durée du trajet entre Arthabaska et Doucet Landing, devant Trois-Rivières ? Le passager du Grand Tronc y séjourne 2 heures 15 à bord du train en 1886 comme en 1867. À ceux qui voyagent de Lennoxville à Newport (Vermont), les indicateurs du Massawippi Valley Railway annoncent 1 heure 42 minutes en 1872 et 1 heure 36 en 1886. Les passagers des lignes rurales sont parfois condamnés à la décélération. Sur le Quebec Central Railway, entre 1876 et 1881, ils peuvent partir de Lévis et débarquer du train 3 heures plus tard à Saint-Joseph, en Beauce ; le même trajet nécessite 3 heures 30 en 1882, 4 heures en 1884 et 4 heures 10 en 1886. Certaines voies ferrées régionales sont presque étrangères au règne de la vitesse ferroviaire. On trouve l'exemple le plus probant entre Lanoraie et Joliette. En 1858, les trains y rouent à l'humble vitesse moyenne de 8 milles par heure en incluant les arrêts⁷⁵. Cette vitesse passe à 12 en 1875, puis à 15 en 1878, au moment où la compagnie entame la rénovation de son chemin de fer avec des rails d'acier⁷⁶. En dépit d'une accélération proportionnellement forte, la cadence du service demeure exceptionnellement lente. Sur plusieurs voies ferrées négligemment entretenues, enfin, des prescriptions gouvernementales fondées sur des raisons sécuritaires peuvent entraîner des décélérations temporaires. En 1888, un coroner de Sainte-Hénédine, en Beauce, alerte le gouvernement du Québec : « la voie ferrée du Québec Central est dans un état dangereux. Il n'y a plus de rails sous les roues, ce ne sont que des bouts. » On ne peut « mettre des engins en opération sur de tels rails⁷⁷ ». Le couperet tombe. L'inspecteur que le gouvernement précipite sur le terrain découvre des rails « usés et écrasés » et impose « une vitesse n'excédant pas plus de 10 milles à l'heure⁷⁸ ».

⁷⁵ Samuel Keefer, *Report [...] for the Year 1858, op. cit.*, p. 44.

⁷⁶ BAC (Ottawa), RG46, St. Lawrence & Industry Railroad, 1875-1878.

⁷⁷ BAnQ (Québec), fonds du ministère du Conseil exécutif, documents du Comité des chemins de fer du Conseil exécutif, E5, contenant 114, lettre du coroner A. Morissette au secrétaire provincial, 4 février 1888, p. 149.

⁷⁸ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS1, contenant 897, rapport d'inspection de Louis Vallée, 11 février 1888.

De ces données se dégage une conclusion claire : sur les voies ferrées du XIX^e siècle, la vitesse et l'accélération sont hautement inégales et irrégulières. Des trains, des trajets, des lignes résistent à la rapidité qui en caractérise d'autres, le réseau québécois apparaissant comme une mosaïque de vitesses contrastées. Essentiellement, c'est lors de son ouverture qu'un chemin de fer génère une accélération sensible du transport. Après cette « révolution », qui substitue sur tel itinéraire la vapeur à la locomotion animale, la vitesse y reste globalement presque stable, souvent stagnante, marquée tantôt par des gains modérés, tantôt par des décélérations sporadiques, l'ampleur des accélérations constatées étant faible, hormis sur quelques trajets interurbains. Cette inconstance de la vitesse, cette persistance de la lenteur ne passe pas inaperçue ; elles suscitent au contraire des plaintes et des impatiences.

Dans une brochure parue en 1869, un promoteur du chemin de fer des Piles présente la voie ferrée entre Lanoraie et Joliette comme l'antithèse de l'efficacité ferroviaire. Les trains y fonctionnent « avec une lenteur devenue proverbiale », déplore-t-il. « Il est d'usage de dire qu'on se sert du chemin de Joliette pour aller aux framboises et aux bluets⁷⁹. » Plusieurs partagent son avis. En 1875, un député provincial ridiculise le chemin de fer d'Industrie (Joliette), dont les trains nonchalants mettent « à peu près cinq heures pour franchir une distance de trois lieues⁸⁰ ». Cette lenteur afflige aussi d'autres lignes régionales. L'une des locomotives du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique s'attire en 1885 les quolibets d'un journaliste local voyageant en train entre Aylmer et Quyon : cette machine est un « antiquated old smoke mill », un « superannuated old cooking stove, which does duty as a locomotive » ; elle propulse son « lightning express⁸¹ », ironise-t-il, à une vitesse de 4 milles à l'heure, un léger effort permettant à tout marcheur de la rattraper. Le service des grandes lignes essuie parfois les mêmes critiques. « The rate of travelling is miserably slow, not exceeding, I should think, an average of ten miles an hour⁸² » ; les trains sont tirés par une « machine poussive⁸³ » ; les passagers « sont traînés tout le temps sur un mauvais chemin à pas de limaçon⁸⁴ ». Ces appréciations négatives formulées par

⁷⁹ Elzéar Gérin, *Le chemin de fer des Piles*, Trois-Rivières, Atelier typographique du Constitutionnel, 1869, p. 13.

⁸⁰ « Débats parlementaires », *Le Journal des Trois-Rivières*, 20 décembre 1875, p. 2.

⁸¹ « Quyon Notes », *The Equity*, 31 décembre 1885, p. 1.

⁸² Francis Duncan, *Our Garrisons in the West or Sketches in British North America*, Londres, Chapman and Hall, 1864, p. 160.

⁸³ « Indiscrétions », *Le Journal des Trois-Rivières*, 15 mai 1868, p. 3.

⁸⁴ Joseph Neilson, « Chemin de fer du Grand Tronc du Canada », *Le Canadien*, 28 octobre 1868, p. 2.

des voyageurs des années 1860 visent le Grand Tronc, dont la lenteur, sur certains trajets, peine à honorer les promesses de la vitesse ferroviaire.

Vers la fin de la période, les trains mixtes sont fréquemment la cible de ces récriminations. La densification du maillage ferroviaire multiplie les stations et ralentit le service. En 1885, des passagers sont « amazed beyond measure » par les six arrêts intermédiaires qui ponctuent le trajet d'environ 8 milles entre Montréal et Lachine, brimant continuellement les trains dans leur élan : « what should be one of the fastest services turned into one of the slowest and most unsatisfactory⁸⁵ ». Les sifflements de la locomotive sont « the voices of civilization », s'amuse un chroniqueur, sauf quand « the average “Mixed” is dragging its weary way along the average railway⁸⁶ ». D'autres s'indignent et considèrent la lenteur des trains mixtes comme une réalité anachronique, indigne d'un monde ferroviaisé : « le train soi disant “d'accommodation” », déclare un rédacteur trifluvien, est un « train que l'on ne devrait décentement pas offrir à un public qui se respecte⁸⁷ ». Certains s'attaquent aux express, mais, encore une fois, ce sont les trains mixtes qui sont implicitement dénoncés. En 1866, un voyageur de la Côte-du-Sud s'emporte : il s'en prend aux « express » qui voienturent « MM. de la race supérieure » et qui dédaignent au passage les « habitants le long des chemins », condamnés à prendre « les trains des bœufs et des marchandises » auxquels le Grand Tronc affecte « les engins de rebut⁸⁸ ». En ignorant nombre de stations rurales sur leur course, plusieurs convois rapides privilégièrent objectivement les citadins. Des inégalités sociales et géographiques, bref, marquent et limitent l'accès à la vitesse.

Comment interpréter ces plaintes ? Ne traduisent-elles pas une transformation des sensibilités analogue à celle que révèlent les irritations liées à l'inconfort du wagon ? À l'hiver 1846, les nouvelles européennes débarquées à Boston, indique *Le Canadien*, « ont été transmises à Montréal en 28 heures 40 minutes, par les chemins de fer⁸⁹ », vitesse qui paraît alors sensationnelle. En 1863, quand la malle européenne, victime d'un accidentel ralentissement, arrive à Montréal, par le Grand Tronc, 30 heures après son déchargement à Portland, certains se

⁸⁵ « The Lachine G. T. R. Service », *The Montreal Daily Herald*, 18 septembre 1885, p. 4.

⁸⁶ H. C., « The Mixed », *Canadian Illustrated News*, 10 janvier 1880, p. 19.

⁸⁷ « Nos voies de communication », *Le Journal des Trois-Rivières*, 12 août 1886, p. 2.

⁸⁸ Un Voyageur, « Correspondance », *Le Courier du Canada*, 5 septembre 1866, p. 2.

⁸⁹ « Postscript », *Le Canadien*, 26 janvier 1846, p. 2.

croient revenus à l'insupportable lenteur d'autan : « It would almost seem as if the Province were getting back, by railway, to the times of one-horse-coach mail service⁹⁰. » Ce qui représente la vitesse vers 1845 incarne la lenteur vingt ans plus tard. La même évolution s'applique au transport des voyageurs. En novembre 1847, un train qui passe de Montréal à Lachine en 21 minutes est une splendeur, véhicule d'une « rapidité remarquable » – la « rapidité de la flèche⁹¹ ». En 1874, la lenteur offusque certains habitants de Lachine : « les convois mettent souvent une demi-heure à franchir la distance qui n'est que de huit milles⁹² », se plaignent-ils. Dans les années 1860, Honoré Mercier, correspondant parlementaire, manifeste dans ses écrits intimes une semblable impatience : quand une lettre expédiée de Québec vers 18 h ne parvient pas, dès le lendemain, dans la région de Saint-Hyacinthe, il accuse « l'imbécillité du Grand Tronc⁹³ ».

On retrouve ici, sous un nouveau visage, le phénomène reconstitué dans le sixième chapitre : l'implantation du chemin de fer, qui refaçonne la perception du rapide et du lent, instaure un horizon d'attente dont l'intériorisation aiguise les exigences et les intolérances. La progressive accoutumance à la vitesse ferroviaire tend à redéfinir comme lents des voyages auparavant perçus comme rapides. Les trains les moins vites, ou les manquements circonstanciels à la vitesse désormais attendue, deviennent eux-mêmes de nouvelles incarnations de la lenteur parce qu'ils peinent à honorer les attentes fondées sur l'idéal de l'économie du temps et de l'accélération. Le passage du paradigme de la vitesse animale à celui de la vitesse ferroviaire, bref, déplace le seuil de tolérance à la lenteur et rétrécit la gamme des vitesses perçues comme satisfaisantes. La lenteur – ou plus précisément la perception, l'expérience de la lenteur – se perpétue ainsi paradoxalement au cœur de la modernité ferroviaire.

8.4 Deuxième paradoxe : l'« affreux ennui » du voyage en train

À l'automne 1837, un voyageur de Québec ayant laissé des mémoires monte à bord d'un train pour la première fois, entre La Prairie et Saint-Jean. La technologie nouvelle attire son attention. « Le chemin de fer, de nouvelle invention, mérite quelques remarques », relève-t-il. Il

⁹⁰ « Foreign Mails », *Montreal Witness*, 1^{er} avril 1863, p. 4.

⁹¹ « Ouverture du chemin de fer de Lachine à Montréal », *L'Aurore des Canadas*, 23 novembre 1847, p. 2 ; « Inauguration du railroad de La Chine », *La Minerve*, 22 novembre 1847, p. 2.

⁹² « Plaintes », *La Minerve*, 1^{er} juin 1874, p. 2.

⁹³ Honoré Mercier, *Dis-moi que tu m'aimes. Lettres d'amour à Léopoldine (1863-1867)*, texte établi par Georges Aubin et Renée Blanchet, Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles, 2013, p. 67.

en décrit brièvement le fonctionnement et note la sensation visuelle que lui procure la vitesse : « le mouvement augmente progressivement jusqu'à un tel point qu'il est impossible de compter de suite cinq à six pagées de clôture, mollement assis sur des sièges, on peut écrire, lire ou dormir très commodément⁹⁴. » La rapidité embrouille les contours des objets situés à proximité du train, diluant dans l'indistinction et le flou les formes dont le défilement précipité devient inconfortable pour l'œil. Comme l'a relevé Schivelbusch, qui a mis en lumière cette singulière expérience, « la vitesse volatilise les objets proches » et provoque la « suppression du premier plan, cette dimension de l'espace qui constitue l'expérience fondamentale du voyage préindustriel⁹⁵ ». Cette évanescence des objets rapprochés force les voyageurs à concentrer leur vision sur des objets éloignés, bref à pratiquer une « vue panoramique ».

Plusieurs expérimentent, dans les années suivantes, la sensation visuelle du voyageur de 1837. « A rapid stream of grass and plants⁹⁶ » : c'est ce qu'aperçoit le passager quand il fixe le regard sur les objets qui bordent la voie ferrée, lit-on dans un journal de Québec en 1847. La fébrilité et l'excitation se mêlent souvent à cette expérience neuve. Aux yeux de plusieurs, la vitesse du train est plus envoûtante que celle de la voiture traditionnelle : « there is something grander and more exciting in a ride in the cars » ; ils aiment se sentir filer « with the fleetness of lightning⁹⁷ ». Le témoignage d'un journaliste montréalais, en 1848, ancre ce sentiment dans le paysage local et montre le rôle que peut jouer la vue panoramique dans le plaisir de la vitesse. À bord d'un train du St. Lawrence & Atlantic filant à toute vapeur, il regarde le mont Saint-Hilaire et éprouve « the novel and picturesque effect of the mountain on the senses of the beholder as he travels in a direct line, to all appearance, to its centre, at the velocity of thirty miles an hour ». La montagne paraît grossir à vue d'œil. Sa silhouette massive plaquée sur l'horizon « seems [...] to be moving rapidly towards the traveller who approaches it⁹⁸ ». La métaphore aérienne, souvent utilisée pour évoquer la vélocité du train, exprime cette ivresse de la vitesse. La flèche, l'oiseau, le vent : les contemporains comparent souvent le train à des objets qui fendent les airs et

⁹⁴ BAnQ (Québec), fonds Olivier Robitaille, P232, P1, Journal personnel d'Olivier Robitaille (« Mes mémoires »), p. 34.

⁹⁵ Wolfgang Schivelbusch, *op. cit.*, p. 68.

⁹⁶ « Railroad Travelling », *The Quebec Mercury*, 5 janvier 1847, p. 1.

⁹⁷ Sans titre, *The Quebec Mercury*, 26 juin 1852, p. 2.

⁹⁸ « St. Lawrence and Atlantic Railroad », *Montreal Witness*, 11 décembre 1848, p. 2.

s'émancipent des frictions, des lourdeurs du sol ; c'est une « wingless barque⁹⁹ », selon l'image proposée dans un poème en 1836, qui vole et qui glisse sur la terre.

L'habitude des chars tend cependant à éroder cette fébrilité associée à l'expérience sensorielle de la vitesse. Dans la seconde moitié du siècle, alors que s'allongent les voyages, alors que s'amenuise la nouveauté des sensations et des « vues panoramiques » offertes par des trajets auxquels les usagers s'accoutumant, les allusions à l'ennui inhérent au déplacement en train se multiplient. « La variété des sites que présente le voyage [...] fait diversion à la fatigue et à la monotonie d'un long et constant trajet en locomotive¹⁰⁰ », prétend en 1858 la publicité d'une excursion. La monotonie s'est installée, et la vision répétée des mêmes paysages y contribue. Mais la « variété des sites », qui offre des distractions éphémères, s'avère souvent impuissante à vaincre l'ennui. « Bois, champs, maisonnettes, villages, tout passe comme un vertige¹⁰¹ », observe un usager du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental en 1877. « Par les stores soulevés du wagon, nous ne voyons passer que des poteaux de télégraphe¹⁰² », signale un autre à l'issue d'un voyage sur l'Intercolonial en 1883. Comme le résume un journaliste, le voyage en train – surtout à bord des trains rapides – « ne favorise guère l'observation même la plus superficielle¹⁰³ ». Devenu routinier, le vif défilement des objets et des paysages perd en partie son pouvoir de fascination. Il ne captive plus et peine à compenser la fébrilité perdue par l'attrait des panoramas, qui fuient trop rapidement pour autoriser l'appréciation minutieuse du décor des lieux traversés.

Un texte paru dans *L'Opinion publique* en 1875 illustre cette relation entre l'expérience visuelle ménagée par la fenêtre du wagon et la monotonie du voyage. Assis dans un train, le narrateur admire avec « jouissance » les « pays mouvants et renouvelés » dont le châssis encadre le déroulement, mais il remarque que les passagers qui l'entourent, plus prosaïques, ont perdu le sens de l'émerveillement. Ils ne regardent plus ; « ils dorment et soufflent¹⁰⁴ » après avoir parcouru le journal. Ce prosaïsme trouve son origine dans la vitesse du train, pour certains

⁹⁹ « America », *The Vindicator*, 23 décembre 1836, p. 1.

¹⁰⁰ « Grande excursion à New-York », *La Minerve*, 26 août 1858, p. 3.

¹⁰¹ N. Levasseur, « De Trois-Rivières à Québec par le Chemin de fer du Nord », *L'Événement*, 11 juillet 1877, p. 2.

¹⁰² Narcisse Faucher de Saint-Maurice, *En route. Sept jours dans les provinces maritimes*, Québec, Côté et Cie., 1888, p. 68.

¹⁰³ « À travers les Townships de l'Est », *La Minerve*, 17 septembre 1880, p. 2.

¹⁰⁴ « À travers la portière du wagon », *L'Opinion publique*, 11 mars 1875, p. 119.

usagers. « It gives no leisure for a moment to enjoy a delightful view ; but seems to dash on with accelerated speed¹⁰⁵ », relate un excursionniste revenant d'un voyage sur le Massawippi Valley Railway, en 1871. Privé d'un contact intime avec l'extérieur, le passager tourne le regard vers l'intérieur du wagon, où il cherche un moyen de « tuer le temps » pour « bannir notre affreux ennui¹⁰⁶ », selon le mot d'un auteur racontant en 1872 son voyage sur le Grand Tronc. En France, dès la fin des années 1830, la gare, où le temps s'écoule dans l'attente du train, est associée à l'ennui¹⁰⁷. Malgré sa vitesse, le wagon, où le temps s'écoule dans l'attente de la destination, y est aussi propice. Cet ennui y est si répandu que les voyageurs le présentent comme une expérience banale, connue, partagée. Dans un récit d'excursion en 1864, par exemple, un journaliste montréalais évoque « la monotonie toujours inséparable d'un voyage en chemin de fer¹⁰⁸ ».

On peut sans doute avancer que cet ennui est l'une des conséquences de la vitesse ferroviaire. De fait, la vitesse du train détruit la « relation profonde entre le voyageur et l'espace du voyage¹⁰⁹ », le dispositif technique s'interposant entre les deux. À l'immersion dans le paysage qui définit le voyage routier dans la voiture traditionnelle, le chemin de fer substitue une coupure physique. Il remplace le contact multisensoriel avec l'espace parcouru par un contact réduit, ramené à une expérience visuelle elle-même restreinte par la rapidité du déplacement. La durée du voyage, même quand elle est brève, paraît longue et devient un fardeau. Un voyageur américain l'expose clairement dès les années 1830 : le passager, souligne-t-il, « ne pense à rien d'autre dans une voiture à vapeur qu'au but de son voyage, pour la simple raison qu'il se déplace très vite¹¹⁰ ». La vitesse du train oriente le passager vers l'attente de son arrivée. Elle diminue la durée des voyages, mais impose à la conscience, en revanche, le temps du déplacement, qui devient un temps mort, un temps « à tuer ». Paradoxalement, en permettant une économie de temps, le train crée des voyages ennuyeux et suscite le sentiment d'un temps perdu.

¹⁰⁵ J., « A Trip to the Townships », *Montreal Witness*, 22 juillet 1871, p. 1.

¹⁰⁶ James MacPherson Le Moine, *L'album du touriste. Archéologie, histoire, littérature, sport*, Québec, Côté et Cie., 1872, p. 315.

¹⁰⁷ Voir à ce sujet Stéphanie Sauget, « L'ennui dans les gares au XIX^e siècle », dans Pascale Goetschel, Christophe Granger, Nathalie Richard et Sylvain Venayre (dir.), *L'ennui. Histoire d'un état d'âme (XIX^e – XX^e siècle)*, Paris, Publications de la Sorbonne, coll. « Homme et société », 2012, p. 225-235.

¹⁰⁸ « Chemin de fer de Trois-Rivières et Arthabaska », *La Minerve*, 16 décembre 1864, p. 2.

¹⁰⁹ Wolfgang Schivelbusch, *op. cit.*, p. 58.

¹¹⁰ Cité dans *Ibid.*, p. 64.

On assiste ainsi, chez les usagers, au développement de pratiques destinées à combattre cette lassitude du voyage en train. Au Québec comme ailleurs, la lecture constitue le principal remède à cet ennui ferroviaire. En 1857, un texte parisien reproduit dans *Le Courier du Canada* explicite cette fonction de la lecture avec une particulière clarté : « que faire dans un wagon, quand le paysage fuit devant vous avec une telle rapidité que vous pouvez à peine l'entrevoir, que faire, sinon lire¹¹¹ ? » On trouve dans les témoignages des voyageurs de nombreuses allusions à la lecture, pratiquée comme un moyen de tromper l'habituelle monotonie du train. En 1885, Joséphine Marchand lit Alphonse Daudet dans les chars du Grand Tronc, comme elle le rapporte dans une lettre à son père, le député Félix-Gabriel Marchand : « En chemin de fer je suis maussade – par exception quoique tu puisses en penser. J'avais aussi l'intéressant Daudet et mes rêveries pour me moquer de l'ennui¹¹². » Le temps du voyage est un temps vide, où l'esprit de la voyageuse, ennuyé, doit être occupé, rempli, diverti.

Au début des années 1850, la librairie française Hachette implante des kiosques de livres dans les gares, important en France une pratique née en Angleterre à la fin des années 1840¹¹³. Au Canada-Est, la lecture dans les chars se diffuse dans les habitudes en même temps que les voies ferrées sur le territoire. Dès les années 1850 se multiplient les signes d'une pratique qui s'institutionnalise. En 1854, la « Bibliothèque des Chemins de Fer » lancée par Hachette est introduite au Canada : son catalogue et les volumes qui la composent, « rédigés exprès ou tirés des meilleurs auteurs Français et étrangers, anciens et modernes¹¹⁴ », sont notamment vendus à la librairie du poète Octave Crémazie, à Québec. D'autres libraires, anglophones et francophones, annoncent dans la presse des collections similaires. Les conditions de lecture qu'impose le wagon déterminent en partie la nature des objets littéraires et livresques offerts au public voyageur. Certains commerçants proposent des livres ludiques, comme ce « Railway Book of Fun, designed to amuse, sharpen wit, and dispel melancholy¹¹⁵ » qu'une librairie de Québec vend 0,35 \$ en 1868. Aux classiques de la littérature s'ajoutent des œuvres légères, formatées spécialement, tant sur le plan matériel que sur le plan textuel, pour la lecture ferroviaire. En 1867, par exemple, on

¹¹¹ « Correspondance particulière-simultanée [...] », *Le Courier du Canada*, 23 septembre 1857, p. 1.

¹¹² BAnQ (Québec), P174, S2, P238, lettre de Joséphine Marchand à son père, 17 mars 1885.

¹¹³ Voir Stéphanie Sauget, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009, p. 191-193 ; Wolfgang Schivelbusch, *op. cit.*, p. 70-71.

¹¹⁴ « Bibliothèque des Chemins de Fer », *Le Journal de Québec*, 20 juillet 1854, p. 2.

¹¹⁵ « New Books », *Morning Chronicle*, 4 août 1868, p. 1.

vend à Montréal un recueil de « Good Stories » conçu « for amusement in the railway or on the steamboat ». Le livre est petit et aisément malléable, les caractères sont gros, les histoires sont courtes « and demand not too continuous attention¹¹⁶ ».

En marge des librairies, on voit aussi fleurir un commerce d'imprimés physiquement installé dans les espaces ferroviaires. Les sources manquent pour dater avec précision son émergence, mais il semble s'organiser au début des années 1860, parallèlement à l'affichage publicitaire dans les trains et les gares, que lance une agence fondée en 1862, la Canada Railway Advertising Company¹¹⁷. La même année, le Grand Tronc diffuse un appel d'offres adressé aux « parties who are desirous of renting the privilege of Selling NEWSPAPERS, BOOKS, &c., in the Cars and at the Stations¹¹⁸ ». Dès les années suivantes, ce commerce est bien enraciné dans la région montréalaise. Un kiosque à la gare Bonaventure et des camelots ambulants qui montent et circulent dans les trains vendent des livres ou des journaux aux passagers¹¹⁹. Les réactions moralisatrices que déclenchent ces pratiques commerciales constituent un fiable indicateur de leur implantation. En 1859, avant l'essor des vendeurs itinérants, un défenseur de la lecture en train propose à des associations montréalaises d'embaucher des colporteurs « on the Railway Cars to sell good and useful books and periodicals¹²⁰ ». Dix ans plus tard, la vaste circulation des imprimés dans les chars préoccupe certains zélateurs protestants, qui encouragent des sociétés de propagande à placer « an agent on each passenger-trains going out from and coming into Montreal », pour distribuer une littérature pieuse propre à contrecarrer le poison de la « railway literature » et des lectures légères. « Our railways are not surely to be wholly abandoned to the god of this world¹²¹. »

Le commerce de l'imprimé dans les espaces ferroviaires, qui suppose et accompagne à la fois la diffusion de la lecture ferroviaire, se répand à la fin de la période sur l'ensemble des grandes lignes. À l'instar du Grand Tronc, l'Intercolonial loue à des contractants le droit d'établir

¹¹⁶ « New Books », *Montreal Herald*, 21 août 1867, p. 2.

¹¹⁷ Sans titre et « Canada Railway Advertising Co. », *Montreal Herald*, 29 novembre 1862, p. 2. Les commerçants intéressés doivent payer l'agence pour faire placer de la publicité, pour une durée déterminée, dans les trains et les gares.

¹¹⁸ « Grand Trunk Railway Company », *Morning Chronicle*, 19 juillet 1862, p. 3.

¹¹⁹ Voir à ce sujet Alex Gagnon, « Le fer et le papier », *loc. cit.*, p. 263-264.

¹²⁰ « Traffic on the Cars », *Montreal Witness*, 23 juillet 1859, p. 4.

¹²¹ « The Tract Society », *Montreal Witness*, 19 février 1868, p. 4.

ce commerce dans ses stations et ses trains. En 1876, le département des Travaux publics l'autorise à signer avec un particulier une entente prévoyant la vente des journaux sur le chemin de fer¹²². Ces contrats sont parfois octroyés à des commerçants locaux, comme le montrent les archives. En 1885, un dénommé Demers obtient ainsi le contrat « for the selling of books, newspapers, stationery, cigars &c¹²³ » à la station de Lévis. La vente de ces produits obéit à un fonctionnement similaire sur le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental en 1880. Comme le spécifient ses règlements, « les regrattiers, vendeurs de journaux, de livres, de fruits, de fleurs, de confiserie ou autres articles de même nature » ne peuvent entrer dans les gares et les wagons « sans la permission du chef de la station dûment autorisé par le surintendant¹²⁴ ». Le commerce de l'imprimé sur les voies ferrées est suffisamment florissant pour que des entreprises s'y destinent entièrement, comme la Canada Railway News Company, incorporée par lettres patentes en 1883, constituée d'acteurs du secteur de la librairie, et qui aspire à imprimer et vendre des livres et des périodiques sur les chemins de fer « par tout le Canada¹²⁵ ».

D'autres acteurs figurent aussi parmi les rouages de ce commerce. Les auteurs et producteurs de livres nourrissent la lecture ferroviaire en y adaptant leur pratique. Les indicateurs et les guides de voyage adoptent une matérialité propice au transport, comme le guide *Appleton* qui vante dès 1848 le format ergonomique de ses cartes, plus commode que les plans à déplier qui sont « of very little practical use in a railroad car¹²⁶ ». Fictions brèves, anecdotes et historiettes, blagues, textes informatifs sur diverses compagnies ferroviaires : à partir de la fin des années 1860, l'*International Railway Guide* publié à Montréal contient une section liminaire offrant au passager quelques lectures distrayantes. Plusieurs auteurs invitent par ailleurs leurs lecteurs à emporter leur livre en voyage « pour le lire sur un bateau à vapeur, dans un char de chemin de fer¹²⁷ ». Mais c'est un recueil de nouvelles paru à Trois-Rivières en 1880, significativement intitulé *Passetemps sur les chars*, qui formule le plaidoyer le plus abouti en faveur de la lecture ferroviaire. L'auteur, qui déclare voyager « depuis bientôt six ans sur les

¹²² BAC (Ottawa), fonds du ministère des Travaux publics, dossiers du service central relatif à la direction des chemins de fer, RG11, vol. 825, document n° 6418, lettre du département à Charles John Brydges, 19 avril 1876.

¹²³ BAC (Ottawa), fonds du ministère des Chemins de fer et Canaux, dossiers-matière, RG43, vol. 246, dossier n° 1802, lettre de Collingwood Schreiber au secrétaire du ministère, 15 janvier 1885.

¹²⁴ Règlements du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (15 janvier 1880), *DSQ*, vol. 14, 1880, document n° 2, p. 45.

¹²⁵ « Avis du gouvernement », *Gazette du Canada*, 14 juillet 1883, p. 104.

¹²⁶ W. Williams, *Appleton's Railroad and Steamboat Companion*, New York, Appleton & Company, 1848, p. 3.

¹²⁷ Joseph-Charles Taché, *Esquisse sur le Canada [...] Paris, Hector Bossange et fils, 1855*, p. 11.

trains de chemin de fer, comme conducteur des malles », se fait « une juste idée de l'ennui et du quasi-abrutissement » qui assiègent « invariablement » le passager. La vitesse est en cause, ici encore. « Cela va assez bien en partant. On admire une heure durant les campagnes que nous traversons à toute vapeur, mais nos yeux se fatiguent bientôt de ces divers paysages. » Dès lors, « l'ennui s'empare peu à peu de nous », et l'atonie s'ensuit. Son intention ? Offrir « un contre-abrutissement », écrit l'auteur dans sa préface. Ses récits, qui campent des drames familiaux et amoureux dans des décors qui conjuguent l'exotisme aux référents locaux, entendent « faire paraître le temps moins long au voyageur¹²⁸ ».

À partir des années 1850 s'organise autour du chemin de fer un circuit commercial fondé sur la collaboration d'un grand nombre d'acteurs (des producteurs, distributeurs et vendeurs d'imprimés) et destiné à faire du voyageur un lecteur capable d'oublier l'ennui du voyage et de calmer l'impatience d'arriver. Certains passagers conversent, dorment et fument ; d'autres apportent « des cartes, des jeux et des broderies¹²⁹ », comme l'épouse de John A. Macdonald. Mais la pratique ferroviaire de la lecture est sans doute, au XIX^e siècle, l'effort collectif le plus structuré pour surmonter le paradoxe d'un train qui dévore l'espace à vive allure, mais qui donne à ses occupants beaucoup de temps à tuer. En 1867, un poète évoquant la supériorité du train sur la voiture traditionnelle a résumé ce paradoxe en peu de mots : « Better the train with railway speed / With time and plenty of books to read¹³⁰ ».

8.5 Troisième paradoxe : le temps file « encor plus lestement »

Ouvrons un manuel de lecture publié à Montréal en 1877 et destiné aux élèves des écoles catholiques. L'un des textes proposés à l'élève aborde l'histoire et les progrès des « voies et moyens de communication ». On y trouve un passage sur l'accélération ferroviaire et l'économie du temps : « Tel déplacement, telle affaire nécessitait autrefois plusieurs heures, plusieurs jours ; il suffit maintenant de quelques minutes, de quelques heures. Par le chemin de fer, on fait donc beaucoup plus de choses en beaucoup moins de temps : c'est comme si la vie humaine était plus

¹²⁸ Joseph G. Bourget, « Au lecteur », *Passetemps sur les chars. Récits et nouvelles*, Trois-Rivières, La Concorde, 1880, p. 3-4.

¹²⁹ Lady Macdonald, « À toute vapeur », *La Minerve*, 8 mars 1887, p. 2.

¹³⁰ J. T. Breeze, *The Dominion of Canada [...] A Poem on the Grand Trunk Railway [...]*, Montréal, s. é., 1867, p. 9.

longue¹³¹. » La vitesse ferroviaire prolonge virtuellement la durée de vie. Le texte du manuel exprime de manière particulièrement nette une conviction qui s'énonce couramment dans les décennies antérieures. « With such means of travel as we now possess, life may be virtually prolonged to the age of the old Parr. We see and learn more within our three score years and ten, than he in his hundred and twenty¹³² ».

Et pourtant, malgré ce gain de temps permis par la vitesse, les sources de l'époque expriment parallèlement le sentiment d'une fuite à la fois rapide et incessante du temps. L'image d'un temps qui court de plus en plus vite ressurgit régulièrement dans la poésie qui s'attache à capter les mutations et les réalités technologiques du XIX^e siècle. Le chemin de fer fournit aux contemporains une métaphore de l'écoulement inexorable du temps, signe d'une association intime entre les deux. À chaque minute, à chaque seconde, la vie nous entraîne à toute vitesse « on our unseen track, / And not a minute ever comes back¹³³ », clame dramatiquement un poème diffusé dans la presse en 1858. Le temps – « cette locomotive perpétuelle¹³⁴ », selon l'auteur d'un récit d'excursion – inspire en 1865 un poème au jeune Louis Riel, qui étudie alors à Montréal. « Tout passe sans retour », écrit-il dans ce court texte intitulé « Le temps vole », mais le rythme même du passage du temps semble s'accélérer en même temps que les moyens de transport : les heures « s'enfuient encor plus lestement » quand « la vapeur voyageuse / Fend comme un trait les airs brûlants¹³⁵ ».

Ne découvre-t-on pas ici un troisième paradoxe ? Le chemin de fer, d'un côté, économise le temps de ses usagers. Il libère du temps auparavant consommé par des transports plus lents. Mais, de l'autre, s'aggrave la sensation du temps qui fuit. Le temps paraît s'écouler avec une vitesse croissante, bref il se raréfie, il échappe aux individus qui habitent un monde ferroviaisé. Pour comprendre cette apparente contradiction, il faut revenir à la citation du manuel scolaire et à la manière dont elle définit la conséquence de l'accélération ferroviaire. Le temps que permet d'épargner la vitesse nouvelle n'est pas converti en temps libre. Ce n'est pas un temps dégagé des

¹³¹ A. N. Montpetit, *Nouvelle série de livres de lecture graduée. Cinquième livre*, Montréal, J. B. Rolland & Fils, 1877, p. 101-102.

¹³² « Pleasure Trips », *Montreal Herald*, 5 septembre 1851, p. 2.

¹³³ « The Minutes », *Montreal Witness*, 21 juillet 1858, p. 7.

¹³⁴ « Notes à la vapeur », *Le Journal de Québec*, 27 juin 1857, p. 1.

¹³⁵ Louis Riel, « Le temps vole », dans Jeanne d'Arc Lortie et Yolande Grisé [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, tome 11, Montréal, Fides, 1999, p. 523-525.

occupations, disponible pour le repos ; c'est un temps qui est aussitôt réinvesti dans de nouvelles activités, c'est-à-dire aussitôt dépensé dans des accomplissements qui deviennent plus nombreux. Les individus ferroviaires, dit en effet le texte, font « beaucoup plus de choses en beaucoup moins de temps ».

On retrouve dans cette dynamique historique un avatar précoce de ce « gigantesque paradoxe du monde moderne » qu'a théorisé le sociologue et philosophe Hartmut Rosa : « Nous n'avons pas le temps, alors même que nous en gagnons toujours plus¹³⁶. » L'accélération technique comme celle que provoque l'implantation du train, au milieu du XIX^e siècle, équivaut à une « augmentation quantitative par unité de temps », autrement dit à une « réduction du quantum de temps pour une donnée quantitative fixe¹³⁷ » : le franchissement d'une distance donnée exige moins de temps qu'auparavant, chaque unité de temps permettant de parcourir une distance plus grande ; le rendement du temps s'améliore. Logiquement, observe Rosa, l'accélération technique devrait engendrer « une augmentation du temps libre » et le sentiment corrélatif d'une « abondance¹³⁸ » de temps. Or c'est l'inverse qui s'observe, car l'accélération élargit « l'horizon des possibilités » qui s'offre aux acteurs, l'exploitation de celles-ci nécessitant une somme de temps supérieure à celle que l'accélération permet d'économiser. Le « rythme de croissance » dépasse le « rythme de l'accélération », le temps devenant par conséquent « de plus en plus rare malgré l'accélération technique¹³⁹ ». L'économie de temps créée par l'accélération technique est compensée par cette dépense temporelle croissante que Rosa appelle l'« accélération du rythme de vie », ou « l'augmentation du nombre d'épisodes d'action ou d'expérience par unité de temps¹⁴⁰ ».

La vie ferroviaire au XIX^e siècle procure un fondement empirique à cette théorie sociologique. Dès les années 1830, la manière dont les contemporains envisagent l'accélération promise par le train est marquée par une logique économique. En une année, annonce en 1834 une feuille de Québec, un chemin de fer voiturant un million de passagers et faisant économiser

¹³⁶ Hartmut Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2013 [2010], p. 7.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 87.

¹³⁸ Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2014 [2012], p. 29.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 32 ; Hartmut Rosa, *Accélération*, *op. cit.*, p. 8 et p. 90.

¹⁴⁰ Hartmut Rosa, *Accélération*, *op. cit.*, p. 102.

une heure à chacun libère « un million d'heures, soit 100,000 journées de travail acquises à la production¹⁴¹ ». Le temps sauvé est bel et bien conçu comme un temps rentabilisé, économisé pour être aussitôt dépensé ou mieux réinvesti. C'est aussi ce que disent, à leur manière, ceux qui encensent la contraction de l'espace, l'allongement du rayon spatial accessible suscitant des velléités enthousiastes. « Popping down to dine with a friend at Three-Rivers and returning home in the evening¹⁴² » : c'est ce que le train permettra un jour aux citoyens de Montréal, s'emballe en 1836 un rédacteur montréalais. Discours purement prospectif, bien sûr, mais qui traduit éloquemment l'élargissement des possibilités et l'annulation de l'accélération par la croissance des activités et des distances parcourues. Même si le chemin de fer abaisse fortement la durée du voyage vers Trois-Rivières, il sera toujours, pour le Montréalais, moins coûteux en temps de dîner chez lui que de partir par le train pour aller dîner chez un Trifluvien.

Le train dispose la clientèle non seulement à voyager plus loin, mais aussi à voyager plus. Les ingénieurs ferroviaires réitérent souvent cette conviction. En 1849, on lit ainsi dans un rapport sur le St. Lawrence & Atlantic : « in a short space of time, the facility, expedition and economy afforded by Rail-ways more than doubles the number of passengers and the quantity of merchandize¹⁴³. » Les statistiques de fréquentation ferroviaire (tableaux 4.1, 4.2, 4.3) tendent à leur donner raison. L'habitude des chars s'accompagne effectivement au cours de la période d'une augmentation de la fréquence des déplacements, c'est-à-dire d'une « accélération du rythme de vie ». On peut étendre au chemin de fer du XIX^e siècle, en ce sens, l'analyse que Rosa applique à l'automobile : « le gain de temps réalisé (grâce à l'accélération) est converti en voyages plus nombreux ou vers des destinations plus lointaines¹⁴⁴ », la part de temps occupée par le déplacement pouvant paradoxalement se maintenir, voire croître malgré l'accélération technique. L'accélération annule le temps qu'elle permet d'économiser dès qu'elle incite le voyageur à multiplier le nombre de ses déplacements. Ce que les contemporains décrivent comme une extension de leur durée de vie constitue en réalité une densification de l'emploi du temps, qui fait entrer dans une même unité temporelle (la vie humaine) une plus grande quantité de mouvements.

¹⁴¹ Sans titre, *Le Canadien*, 22 août 1834, p. 3.

¹⁴² Sans titre, *The Vindicator*, 2 août 1836, p. 3.

¹⁴³ A. C. Morton, *Report on the St. Lawrence & Atlantic Rail-road [...]*, Montréal, The Canada Gazette Office, 1849, p. 38.

¹⁴⁴ Hartmut Rosa, *Accélération*, op. cit., p. 92.

Passons de l'accélération des voyages à l'accélération des communications. Dans ce domaine comme dans l'autre, on observe la même évolution entre quantité de temps et quantité d'activités. En 1858, le *Journal de l'Instruction publique* constate les effets de la circulation accélérée des journaux et des nouvelles à l'ère de la vapeur, qui augmente la quantité d'informations disponibles, et donc la somme de temps absorbée par leur traitement. « Un mois par le temps qui court, avec les chemins de fer, les gigantesques vaisseaux à vapeur, les télégraphes électriques, [...] un mois, disons-nous c'est beaucoup plus que toute une année de ce délicieux "bon vieux temps" où l'on recevait des nouvelles d'Europe une fois le printemps et une fois l'automne¹⁴⁵ ». L'accroissement de l'information étrangère se trouve décuplé au fil du siècle par la multiplication des journaux quotidiens, périodicité rapide qui soumet la vie collective, au Québec comme ailleurs, à la « cadence accélérée de la quotidienneté médiatique¹⁴⁶ ».

L'accélération ferroviaire du transport postal présente une autre facette de cette « accélération du rythme de vie ». La vie quotidienne de Marie-Angélique Des Rivières ouvre vers 1850 une fenêtre sur le phénomène. Le rapport au courrier que révèle son journal personnel est marqué par l'attente et le désir d'accélération. « Les jours de Poste sont des jours remplis d'intérêt pour moi », raconte-t-elle en décembre 1847. C'est l'appréhension qui motive cette confession, car la diariste redoute la fermeture hivernale du Champlain & St. Lawrence, qui accélère la circulation des malles entre Saint-Jean et Montréal. Le 6 décembre, elle apprend « que les chars ont cessés de voyager » et avoue sa déception : « je crains maintenant que les Postes vont devenir irrégulières. » Elle le répète pendant l'hiver : « c'est un grand désappointement pour moi, que d'être privée de recevoir mes lettres régulièrement ». Alors qu'elle séjourne chez sa mère à Montréal, où les communications postales sont plus promptes qu'à la campagne, elle confie son plaisir : « c'est une jouissance d'avoir la malle tout les jours¹⁴⁷ ». Le courrier est un intermédiaire socialement vital. Il attache l'individu à son réseau. C'est souvent lui qui apporte les nouvelles et c'est aussi par lui que se maintiennent les relations avec les proches qui sont loin, que s'organisent les rencontres, que se règlent les affaires. Or le train, comme le suggèrent les

¹⁴⁵ « Petite revue mensuelle », *Journal de l'Instruction publique*, février 1858, p. 29.

¹⁴⁶ Guillaume Pinson, *op. cit.*, p. 23.

¹⁴⁷ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.3, Journal personnel, 1847-1848, 5 et 6 décembre 1847, 10 et 26 janvier 1848.

oscillations affectives de Des Rivières, modifie la vie courante en accélérant les échanges postaux et en habituant les populations à cette cadence accélérée. Il rend à la fois plus fréquents et plus réguliers les épisodes périodiques consacrés à la réception et à la rédaction du courrier. Bref, il densifie les communications en augmentant la quantité de temps affectée à la correspondance, et dès lors le volume de celle-ci.

Les sources sérielles et quantitatives confirment cette densification au cours du XIX^e siècle. La compilation des données consignées dans les rapports annuels du maître général des Postes ne laisse aucun doute : sur le territoire des deux Canadas – le Haut et le Bas, l’Ouest et l’Est –, qui correspond après 1867 au territoire combiné de l’Ontario et du Québec, l’expansion spectaculaire du volume des communications postales est étroitement corrélée à celle du réseau ferroviaire. Entre 1828 et 1851, le nombre annuel de lettres expédiées s’y multiplie par six et passe de 340 000 à 2 132 000. Or la hausse devient exponentielle dans les années 1850, alors que la construction ferroviaire connaît son véritable démarrage (tableau 1.2) et que s’organise, sur les voies ferrées canadiennes, le système des bureaux de poste ambulants (1853). Entre 1851 et 1853, on voit doubler le nombre annuel de lettres postées, qui atteint près de 4 259 000 avant de dépasser 9 000 000 en 1857. Le maître général des Postes n’est pas insensible à cette crue saisissante : « l’augmentation rapide du nombre de lettres et de journaux expédiés par la poste depuis 1853, est un fait digne de remarque¹⁴⁸ », écrit-il en 1858. La croissance globale au cours de la période est constante et phénoménale. Les 2 132 000 lettres expédiées en 1851 se multiplient par 26 environ au cours des 35 années suivantes. En 1886, elles sont près de 56 millions¹⁴⁹.

Augmentation du nombre de voyages, accroissement du nombre d’informations produites et consommées, multiplication du nombre de lettres : en ces trois domaines de la vie courante, la vitesse ferroviaire contribue à densifier l’emploi du temps, empêchant par le fait même l’économie de temps qu’elle paraît garantir. La prudence s’impose et la preuve, qui peut paraître mince, reste probablement impossible à faire, tant l’histoire des sensibilités condamne souvent à

¹⁴⁸ « Rapport du maître général des Postes [...] » (1856-1857), *AJAPC*, vol. 16, n° 1, 1858, appendice n° 1. Plusieurs des chiffres viennent du « Rapport du maître général des Postes [...] » (1858), *AJAPC*, vol. 17, n° 1, 1859, appendice n° 1.

¹⁴⁹ « Rapport du maître général des Postes [...] » (1886), *DSC*, vol. 20, n° 9, 1887, document n° 10.

un « savoir conjectural¹⁵⁰ ». Mais cette situation explique sans doute en partie la coexistence paradoxale d'une accélération technique et du sentiment d'un temps fugitif, qui file « encor plus lestement » et qui ne connaît pas l'immobilité.

*

Entre 1836 et 1886, le chemin de fer tend à modifier le système des valeurs collectives auquel il s'intègre. Économiser du temps : souci majeur dont le train, à l'instar des autres technologies (le bateau à vapeur, le télégraphe) qui remodèlent la communication, consolide l'importance et accentue la diffusion sociale, contribuant à implanter, dans la société québécoise du XIX^e siècle, cette « logique de l'accélération¹⁵¹ » qui constitue pour Hartmut Rosa un trait cardinal de la modernité. Trois paradoxes résultent de la vitesse graduellement conquise par la dissémination des voies ferrées et l'accélération des trains. Chacun de ceux-ci traduit un processus d'intériorisation.

Premier paradoxe : dans plusieurs situations, la rapidité du train devient une lenteur aux yeux des populations qui s'y habituent. La vélocité, en un mot, se banalise. Écoutons un contemporain le dire dans ses mots. « Ce serait très commode de voyager aussi rapidement qu'on le fait par télégraphe ou par téléphone. [...] On commence à trouver le chemin de fer ennuyant, lent, paresseux¹⁵². » Deuxième paradoxe : à mesure que les usagers s'accoutument à l'expérience visuelle de la vitesse, la fébrilité laisse place à l'ennui et les voyages, pourtant plus brefs qu'auparavant, paraissent longs. Nouvelle banalisation, en somme. Un historien européen décrit cette expérience visuelle comme un « véritable trauma du regard¹⁵³ », mais l'analogie médicale est à mon sens excessive. La vitesse du train provoque certes des sensations inédites, mais l'acclimatation du passager est telle que ces sensations deviennent vite monotones. Troisième paradoxe : le gain de temps dont la vitesse ferroviaire est porteuse aboutit en fait à une densification de l'emploi du temps.

¹⁵⁰ Alain Corbin, « Histoire et anthropologie sensorielle », *Le temps, le désir et l'horreur. Essais sur le XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2014 [1991], p. 238.

¹⁵¹ Hartmut Rosa, *Accélération*, op. cit., p. 7.

¹⁵² Sans-Cire, « En chemin de fer », *Le Journal de Québec*, 13 juillet 1882, p. 2.

¹⁵³ Voir Charles-François Mathis, « Chemins de fer et vision des paysages anglais », *Histoire, économie & société*, vol. 24, n° 1, 2005, p. 146.

Les manières de percevoir le vite et le lent ; les manières d'éprouver la durée des voyages ; les manières de valoriser et d'employer le temps, de ressentir son écoulement impitoyable. C'est l'univers entier des rapports au temps qui se ferroviarise au milieu du XIX^e siècle, tandis que les chemins de fer s'enracinent dans le cours ordinaire des choses. Or il est un aspect de ces sensibilités temporelles que les pages qui précèdent ont délibérément omis, mais auquel, désormais, il faut s'attaquer : le rapport à la ponctualité. C'est l'étude de ce dernier problème historique qui couronnera l'enquête.

CHAPITRE 9

LES INTERMITTENCES DE LA PONCTUALITÉ

À Genève, vers 1550, Jean Calvin et les érudits protestants implantent une nouvelle discipline temporelle. Leurs documents personnels témoignent d'un extrême souci du temps : l'optimisation de son emploi passe par une rigoureuse maîtrise des heures du cycle quotidien ; chaque unité d'un temps soigneusement découpé est affectée à une occupation¹. La ponctualité et l'aversion pour le gaspillage du temps s'inscrivent au cœur de l'identité réformée. Les prédicateurs les inculquent aux fidèles et les pédagogues, aux écoliers. Ces bouleversements s'appuient sur les avancées techniques de l'horlogerie, qui traversent l'Europe moderne dans sa globalité. La montre personnelle, horloge portative, apparaît vers 1500 et se miniaturise au début du XVI^e siècle. Elle se diffuse ensuite progressivement au sein de l'aristocratie, de la bourgeoisie d'affaires et des professions libérales. La propagation des instruments destinés à garder le temps transforme l'univers du transport. L'acheminement du courrier est assujetti à des horaires dès les XVI^e et XVII^e siècles ; à la fin du XVIII^e, en Angleterre, des cochers exaltent, dans leurs réclames, la vitesse et la ponctualité de leur service².

Ces phénomènes retracés par l'historiographie européenne autorisent un constat liminaire : le chemin de fer, qui n'a pas inventé le désir de vitesse, n'a pas non plus donné naissance à la ponctualité, dont le développement est un processus de longue durée. La locomotive, en ce sens, apparaît dans « une société déjà préparée pour la recevoir³ ». Mais, en créant une force de traction mécanique et dès lors exactement maîtrisable, invulnérable à l'épuisement animal, elle affine la prévisibilité des voyages et renouvelle radicalement les conditions d'exercice de la ponctualité, dont l'évolution, la diffusion et l'enracinement profond, au XIX^e siècle, sont indissociables du chemin de fer, qui ferroviaire la ponctualité en même temps qu'il ferroviaire la vitesse. Essayons de retracer ce processus.

¹ Voir Max Engammare, *L'ordre du temps. L'invention de la ponctualité au XVI^e siècle*, Genève, Droz, coll. « Les seuils de la modernité », 2004, p. 28-35 et p. 100-103.

² Voir David S. Landes, *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 1987 [1983], p. 139 et suivantes et p. 326.

³ *Ibid.*, p. 326.

9.1 Le « temps exact » : un impératif technique et logistique

La mesure du temps et l’observance de la ponctualité découlent d’abord, sur les voies ferrées, d’une nécessité technique et fonctionnelle. L’orchestration du mouvement des trains et la prévention des collisions exigent une coordination irréprochable, que seule rend possible une rigueur temporelle. Vers 1840, sur les chemins de fer anglais, plusieurs accidents sont attribuables « à des horloges ou des montres mal réglées, parfois même à l’absence d’horloges et de montres⁴ ». Les exigences ferroviaires ne sont guère différentes au Québec. La ponctualité y est même d’autant plus vitale au milieu du XIX^e siècle que la totalité de ses lignes sont des chemins de fer à voie unique⁵. Comme le résume dès 1847, dans un rapport, un ingénieur du St. Lawrence & Atlantic, « the utmost punctuality is required in the running time of trains, more particularly so on roads having but a single track where trains must pass each other at given points⁶. » Comme en Angleterre, des accidents aggravent la conscience du danger. Dans le rapport qu’ils déposent en février 1855, les deux commissaires chargés d’enquêter sur une série « d’accidents et de retardements » mortels survenus sur le Great Western Railway (Canada-Ouest) constatent la dangerosité d’une ponctualité défaillante, qui pose un risque potentiellement létal : « Les retardements, concluent-ils, ne sont pas toujours de nature à donner lieu à la perte de la vie ou à des dommages personnels. Mais ils sont souvent la cause éloignée de grands malheurs⁷. »

À partir des années 1850, l’arsenal réglementaire qu’élaborent les compagnies pour gouverner leur personnel place la ponctualité et l’exactitude de la mesure du temps au cœur de leurs opérations. Un indicateur du Montreal & New York retrouvé dans les archives érige la ponctualité en règlement dès 1852. « The Trains will not, under any circumstances, leave a

⁴ Goulven Guilcher, « La restructuration du temps par les chemins de fer : le *Railway Time* », *Cahiers victoriens et édouardiens*, n° 51, avril 2000, p. 63.

⁵ Entre 1836 et 1886, il n’existe aucun chemin de fer à double voie, à l’exception semble-t-il du segment du Grand Tronc entre la gare Bonaventure et le pont Victoria, doublé en 1881. Voir « Amélioration », *L’Électeur*, 29 août 1881, p. 2.

⁶ A. C. Morton, *Report on the Gauge for the St. Lawrence and Atlantic Rail-road*, Montréal, Canada Gazette Office, 1847, p. 20.

⁷ « Rapport des commissaires nommés pour s’enquérir d’une série d’accidents [...] », *AJAPC*, vol. 13, n° 11, 1854-1855, appendice YY, p. 33.

station before the Time specified in the Time Table⁸ », ordonne-t-il au personnel de la ligne de Caughnawaga (Kahnawà:ke) à Plattsburgh. À la même époque, les compagnies ferroviaires établissent des procédures complexes pour assurer et maintenir, sur leur ligne, l'uniformité de l'heure qu'elles utilisent comme référence temporelle. Les télégraphistes du Grand Tronc doivent ainsi respecter un protocole journalier, détaillé dans le livret de règlements qui encadre leurs activités, en 1855. Chaque matin à 8 h 55, les opérateurs travaillant dans les gares sont à leur poste, prêts à recevoir les directives de l'administration ; à 8 h 57, le télégraphiste du bureau central commence à battre la mesure sur les fils télégraphiques qui parcourent le réseau ; à 9 heures précisément, il interrompt la communication et diffuse un message conventionnel, assurant la fixation et l'uniformisation de l'heure dans chacune des gares simultanément. « The clocks at each station must, during this time, be carefully and EXACTLY set by the Operator, as a standard for all the employees of the Company. » En tout temps, les opérateurs disposent d'un code numérique – le « 2 » – pour demander « What time is it ?⁹ » aux autres télégraphistes. L'heure standard communiquée quotidiennement provient des données astronomiques fournies par l'observatoire de la compagnie, dont la fonction, selon le témoignage d'un employé en 1861, est de déterminer le « temps exact¹⁰ ».

Le respect des horaires établis et la conformation des opérations à l'heure standard supposent une distribution, partout sur les lignes, des instruments destinés à garder le temps. À l'instar des chefs de station et des opérateurs, gardiens du temps placés en permanence sous la tutelle des horloges, les employés affectés au service des trains doivent à chaque instant connaître l'heure, mesurer le temps, y ajuster leur conduite. Vers 1860, les premières allusions aux montres, outils de travail indispensables des chefs de train et des machinistes, émergent dans la réglementation ferroviaire locale. La discipline temporelle qui s'exerce sur le personnel varie peu d'une compagnie à l'autre. Les règlements généraux du Quebec Central Railway, en 1883, fournissent un exemple représentatif. Ils forcent les employés à porter une montre personnelle et à veiller à son réglage quotidien : « Conductors and Engineers must each carry a reliable watch and regulate it daily by the standard time ». L'heure qu'affiche l'horloge de la gare de

⁸ AMF (Saint-Constant), C006, S2, SS4, SSS1, boîte 2, *Time Table No. 3, Montreal & New York and Plattsburgh & Montreal Railroads*, 27 septembre 1852.

⁹ *Rules and Regulations to Be Observed By the Operators and Station Masters Working the Telegraph Lines of the Grand Trunk Railway Company*, Montréal, H. & G. M. Rose, 1855, p. 3 et p. 14.

¹⁰ *Rapport de la commission nommée pour s'enquérir des affaires [...]*, Québec, Derbyshire et Desbarats, 1861, p. 83.

Sherbrooke, que la compagnie partage avec le Grand Tronc, fournit à l'ensemble des trains jusqu'à Lévis et Saint-Joseph le repère temporel souverain. Chaque montre doit en être l'exact reflet ; son porteur doit en vérifier l'adéquation par des comparaisons fréquentes. La vigilance temporelle est constante. Sur un circuit clos constitué d'une voie unique à laquelle sont annexées quelques voies de garage stratégiquement localisées, l'évitement des collisions oblige les chefs de train et les machinistes à connaître et à maîtriser la situation de leur train dans l'espace-temps. Le livret de règlements réitère maintes fois l'obligation de ponctualité et constraint d'ailleurs les chefs de station à dénoncer toute infraction aux horaires : « He must report, immediately, whenever any train leaves or passes his station before the time prescribed in the time-table¹¹. » Les indicateurs sont des programmes à exécuter, des partitions qui proscrivent toute souplesse, toute improvisation.

Certaines compagnies contrôlent en outre la qualité mécanique des montres utilisées par leurs employés. Celles du personnel de l'Intercolonial semblent faire l'objet d'un entretien ou d'un remplacement régulier. Comme l'indique une lettre circulaire qu'elle adresse, en 1883, à ses chefs de train et machinistes, la compagnie inspecte deux fois par année le fonctionnement des montres du personnel de bord¹². Les exigences temporelles des cheminots sont si élevées que les horlogers et commerçants de montres citent l'approbation de l'industrie ferroviaire comme argument publicitaire. Un marchand de la rue Notre-Dame, à Montréal, vendant des montres et des « Chronomètres de Gousset en Or et en Argent » importés de la Suisse, par exemple, vante en 1868 la fiabilité de ses produits en rappelant qu'ils sont conçus « spécialement pour les exigences des Officiers sur les Chemins de Fer¹³ ».

Mais la ponctualité est une réalité relative, qui n'existe qu'en fonction d'une norme temporelle géographiquement située. Or au milieu du XIX^e siècle, les fuseaux horaires n'existent pas. Le système des heures est infiniment morcelé : la nappe temporelle qui enveloppe le territoire s'apparente en fait à une courtepointe, à une marqueterie d'heures différencierées, chaque ville ayant son heure spécifique, distincte de celle de ses voisines. De là les instructions horaires

¹¹ BAC (Ottawa), RG43, vol. 18, dossier n° 944, *Quebec Central Railway. Rules and Regulations [...]*, juin 1883, p. 81 et p. 34.

¹² BAC (Ottawa), RG30, vol. 12467, Intercolonial – General Instructions, lettre circulaire du 6 janvier 1883.

¹³ « Avis », *La Minerve*, 12 mai 1868, p. 4.

souvent données aux voyageurs dans les indicateurs des compagnies, l'heure « standard » adoptée sur une ligne pouvant différer des heures normales en vigueur dans certains des lieux qu'elle traverse ou raccorde. En 1852, le Champlain & St. Lawrence avertit sa clientèle : « On se réglera, mentionne l'horaire, sur le Cadran de l'Église Anglaise, en face de la rivière [Saint-Lambert], pour les heures de départ¹⁴. » De là, aussi, la table des heures qui accompagne dans les guides ferroviaires le répertoire des indicateurs. Ouvrons le *Railway & Steamboat Routes in Canada*, paru en 1858 : lorsqu'il est exactement midi à Montréal, il est 12 h 9 à Québec, mais 12 h 4 à Trois-Rivières et presque 12 h 6 à Richmond ; à Toronto, l'horloge marque 11 h 37, celles de Boston, de Portland et d'Ottawa affichant respectivement 12 h 10, 12 h 13 et 11 h 51¹⁵.

Les activités ferroviaires requièrent une standardisation au moins minimale de cette mosaïque temporelle : l'organisation du service, du moins, se trouve largement facilitée si la notation des heures s'appuie partout sur une base référentielle partagée. En Europe, où les réalités sont analogues, l'heure de Londres conquiert graduellement le réseau ferroviaire anglais à partir des années 1840, alors qu'en France, l'heure de Paris exerce une domination croissante sur les voies ferrées¹⁶. Un processus comparable s'amorce dans les années 1850 au Canada-Est, où l'heure de Montréal devient vite la norme temporelle hégémonique des opérations ferroviaires. Mais, en dépit d'une relative unification, la vastitude du réseau en construction force le maintien de plusieurs disparités ; l'uniformité, partant, reste partielle. Ces décalages temporels compliquent la logistique des mouvements en engendrant, pour les voyageurs comme pour les compagnies, des risques d'erreurs et de confusions.

Le réseau du Grand Tronc, formé de lignes étendues qui assurent une multiplicité de liaisons interurbaines et de correspondances, l'illustre clairement. À l'été 1858, les trains quittant la station de Lévis fonctionnent selon le « Montreal Time », alors que le traversier de Québec exploité par la compagnie obéit quant à lui au « Quebec Time¹⁷ ». Parcourons le Grand Tronc en 1865 : entre Toronto et Rivière-du-Loup, en passant par Montréal, Richmond et Lévis, c'est l'heure montréalaise qui rythme les opérations ; à l'ouest, l'heure de Toronto s'applique jusqu'à

¹⁴ « Chemin de fer du St. Laurent et du Champlain », *Le Pays*, 28 octobre 1852, p. 3.

¹⁵ S. M. Taylor, *The Railway & Steamboat Routes in Canada*, Montréal, John Lovell, 1858, p. 5.

¹⁶ Goulven Guilcher, *op. cit.*, p. 62-66 ; Stéphanie Sauget, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Tallandier, 2009, p. 204.

¹⁷ « Grand Trunk Railway » et « Notice !! », *The Quebec Mercury*, 3 juin 1858, p. 1 et p. 3.

Sarnia, point au-delà duquel l'heure de Chicago entre en vigueur ; sur les anciennes lignes du Montreal & Champlain, incorporées au Grand Tronc en janvier 1864, l'heure de Montréal exerce sa juridiction jusqu'à la frontière états-unienne (au sud de Saint-Jean et d'Hemmingford) ; vers l'est, les trains quittant la gare Bonaventure à destination de Portland sont assujettis à l'heure de Montréal jusqu'à Island Pond (Vermont), où celle de Portland prend le relais¹⁸. Les correspondances offertes complexifient ce tableau temporel. Entre Saint-Jean et Waterloo, sur le Stanstead, Shefford & Chambly, les trains roulent à l'heure de St. Albans (Vermont) en 1865, avant de basculer dans l'orbite de l'heure montréalaise en 1868¹⁹. Les trains rencontrent une autre frontière temporelle à Rivière-du-Loup, en 1876 : sur l'Intercolonial, l'heure de Québec y est en usage jusqu'à Moncton, à l'est²⁰. Une autre rupture existe dans les Cantons, à la même époque. Sur le Massawippi Valley Railway, c'est l'heure de Boston qui régule la circulation, même si ses trains, entre Lennoxville et Sherbrooke, empruntent la voie ferrée du Grand Tronc, qui utilise de son côté l'heure de Montréal. On devine les méprises que peut susciter cette discordance des temps en lisant la presse locale, qui estime nécessaire d'aviser la clientèle : « Les convois de cette dernière ligne sont réglés sur l'heure de Boston, à peu près 15 minutes avant l'heure de Montréal²¹. »

Dans les milieux ferroviaires, nord-américains comme européens, la standardisation du temps est une préoccupation récurrente²². Aux États-Unis des ingénieurs envisagent dans les années 1860 la création, par exemple, d'une heure mondialement standardisée, d'un temps universel qui, sans effacer les heures locales, gouvernerait le secteur des communications. « Railroad time cards would no longer perplex the public, and trains would run on uniform time everywhere²³. » Des compagnies soucieuses de simplifier la logistique de leurs opérations appliquent ce principe à leur échelle propre. Vers 1879, alors qu'il achète le tronçon du Grand Tronc entre Lévis et Rivière-du-Loup, l'Intercolonial instaure une « heure arbitraire » unique sur

¹⁸ *Grand Trunk Railway Time-tables and International [...]*, n° 11, septembre 1865, Montréal, Longmoore & Co., p. 15.

¹⁹ *The International Railway Guide [...]*, n° 50, octobre 1868, Montréal, Montreal Printing & Publishing Company, p. 54.

²⁰ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 145, septembre 1876, Montréal, Chisholm & Bros., p. 201.

²¹ « Notes locales et autres », *Le Progrès*, 4 janvier 1878, p. 2.

²² Voir à ce sujet Ken Mondschein, *On Time. A History of Western Timekeeping*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2020, p. 139-143.

²³ « A Standard Time for the Whole World », *Morning Chronicle*, 4 août 1868, p. 1.

la totalité de sa ligne (« l'heure de l'Intercolonial », qui n'est ni celle de Québec, ni celle d'Halifax, ni celle de St. John), « pour éviter les erreurs qui pourraient se produire à l'égard du temps horaire sur une ligne qui couvre tant de degrés de longitude²⁴ ».

Mais ce sont les années 1880 qui apportent une solution globale au problème de la standardisation du temps. Vers 1880, l'ingénieur ferroviaire canadien Sandford Fleming propose la division du globe en 24 fuseaux horaires successivement séparés par un décalage d'une heure. À Montréal en juin 1881, il lit, devant l'American Society of Civil Engineers, un article qui résume ses propositions et qui montre l'appui solide dont elles jouissent dans l'univers scientifique nord-américain. La mosaïque des heures locales et des multiples « heures standards » adoptées sur les chemins de fer, souligne-t-il, présente des inconvénients éprouvés « by every traveller ; and in an age and in a country when all, more or less, travel, the aggregate inconvenience and confusion is very great²⁵ ». Pour Fleming, l'abrogation du régime traditionnelle des heures représente la modernité, l'effacement des obstacles à la fluidité et au fonctionnement optimal des nouvelles technologies du monde moderne : « irregularity, confusion, unpredictability, the loss of time, and, on occasion, the loss of life²⁶ ».

En octobre 1883, lors d'une réunion à Chicago, les compagnies ferroviaires nord-américaines adoptent officiellement le principe des fuseaux horaires. Ce nouveau système entre en vigueur sur les chemins de fer le 18 novembre, au Canada comme aux États-Unis : sur le réseau québécois, le fuseau nommé « Eastern Standard Time » (que l'heure de Montréal devance d'environ 6 minutes) supplante les spécificités locales et l'ensemble des disparités antérieures²⁷. Le temps ferroviaire s'uniformise partout sur le territoire. Les journaux, qui annoncent et expliquent à leur lectorat cette « modification du temps étalon », saluent un effort « pour faire disparaître les embarras de tout genre que les voyageurs, plus que tous autres, ont pu apprécier²⁸ ».

²⁴ « Rapport annuel du ministre des Chemins de fer [...] » (1880), DSC, vol. 14, n° 4, 1880-1881, document n° 5, p. 21.

²⁵ Sandford Fleming, « Uniform Standard Time », *Montreal Herald*, 17 juin 1881, p. 3.

²⁶ R. Douglas Francis, *The Technological Imperative in Canada. An Intellectual History*, Vancouver, UBC Press, 2009, p. 56.

²⁷ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 262, mai 1886, Montréal, Chisholm & Co., p. vii.

²⁸ « Nouveau méridien », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 20 novembre 1883, p. 1 ; « Mesure utile », *Le Courrier du Canada*, 3 novembre 1883, p. 2.

9.2 L'indicateur ferroviaire : une arithmétique du voyage

Un fait essentiel découle de ce qui précède. À l'origine, ce n'est pas pour satisfaire les besoins et les vœux des usagers, ce n'est pas pour répondre à des sollicitations extérieures que les compagnies ferroviaires du XIX^e siècle accordent à la ponctualité une valeur cardinale. L'exactitude dans la mesure du temps, la minutieuse observance des horaires établis est une contrainte interne, inhérente au fonctionnement même des voies ferrées et du réseau qu'elles composent. Ce n'est pas un impératif moral ou axiologique, mais un impératif technique et logistique : la régulation des flux, la prévention des enrayements, la planification des correspondances imposent une vigilante ponctualité dont l'application, à l'échelle d'un réseau sans cesse grandissant, appelle une standardisation de l'heure de référence.

Mais un autre fait historique paraît tout aussi évident. Les effets de cet impératif de ponctualité débordent la sphère strictement technique et logistique ; son incidence, au fil du XIX^e siècle, s'étend effectivement jusque dans celle, sociale et culturelle, des valeurs et des sensibilités collectives, que les exigences temporelles du système ferroviaire « contaminent » et refaçonnent. Cette influence s'exerce essentiellement par l'entremise d'un objet imprimé, qui lui fournit son support matériel et son principal moyen d'action : l'indicateur ferroviaire, rouage majeur de l'intégration des chemins de fer à la vie sociale. L'indicateur est un canal de communication, une interface entre les compagnies et la clientèle. C'est l'intermédiaire qui traduit l'impératif technique de ponctualité en service consommable, en bien de consommation. En ce sens, c'est par lui que les normes temporelles instituées par le chemin de fer s'installent au cœur de la culture et de la vie quotidienne du XIX^e siècle.

Pour comprendre ce phénomène, il faut remonter aux origines de l'ère ferroviaire et tenter de saisir les spécificités du chemin de fer dans le système global des transports. Examinons les annonces des diligences et des bateaux à vapeur. Septembre 1836 : les voitures publiques voyageant entre Saint-Jean et Stanstead partent le matin et arrivent à destination « in the evening²⁹ ». Mai 1857 : le voyageur allant de Montréal à Ottawa par le « steamer de la malle » part à 7 h 15 de la station Bonaventure par le train, il s'embarque à Lachine et arrive « à la cité

²⁹ « Rail-Road Line of Mail Stages [...], *The Vindicator*, 2 septembre 1836, p. 3.

d'Outaouais de bonne heure, le même soir³⁰ ». On fournit à la clientèle des indications qualitatives sur le moment de son arrivée, mais la durée exacte du voyage, qui n'est pas quantifiée, demeure inconnue, car imprévisible. Certes, des efforts de précision existent. Août 1833 : le vapeur qui assure les liaisons bihebdomadaires de Montréal à Chambly quitte son quai le matin et arrive « le lendemain des jours de départ, vers 5 ou 6 heures du matin³¹ ». Malgré l'estimation chiffrée, on reste cependant dans le registre de l'approximation. Les premiers horaires de trains se fondent dans ce paradigme. Dans les années 1830 et 1840, les annonces du Champlain & St. Lawrence donnent les heures de départ, mais ne risquent jamais les heures d'arrivée. Septembre 1849, par exemple : le voyageur sait qu'il peut monter dans un train à 8 heures ou à midi, à Saint-Jean, mais seule l'habitude ou l'expérience peut lui indiquer l'heure de son arrivée à La Prairie³².

Un changement s'opère à la fin des années 1840. C'est du St. Lawrence & Atlantic, ouvert en décembre 1848, qu'émane l'innovation : dès ses premiers horaires, la compagnie annonce aux usagers des heures d'arrivée. À l'hiver 1849, les trains quittant Longueuil à 4 heures atteignent Saint-Hilaire à 4 h 50 et Saint-Hyacinthe à 5 h 45³³. Cette précision nouvelle exerce manifestement une pression sur les autres compagnies ferroviaires, qui entreprennent dans les années suivantes, vers 1852, l'annonce des heures d'arrivée de leurs convois. Une autre mutation s'accomplit parallèlement. Un train arrive à Saint-Hyacinthe à 4 h 55, un autre à 9 h 05³⁴. Mais on trouve mieux : en novembre 1852, les trains de la malle partant de La Prairie à 11 h 53 accostent à la gare de Saint-Jean à 12 h 34³⁵. À partir de 1851, une exactitude accrue – ou du moins *apparemment* accrue – émerge dans les horaires. Affinement de la mesure, estimation méticuleuse des durées : des unités fines président dorénavant aux découpages du temps horaire, dont les divisions sommaires (la dizaine ou la quinzaine de minutes), qui étaient auparavant les seules existantes, laissent place à des fractions infinitésimales.

³⁰ « 1857. Steamers de la malle », *Le Pays*, 13 mai 1857, p. 4.

³¹ « Bateau à Vapeur pour Chambly », *La Minerve*, 26 août 1833, p. 3.

³² « Chemin de fer du Champlain et du St. Laurent », *La Minerve*, 27 septembre 1849, p. 3.

³³ « Compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique », *La Minerve*, 12 février 1849, p. 4.

³⁴ « Chemin de fer du Saint-Laurent et de l'Atlantique », *La Minerve*, 18 octobre 1851, p. 3.

³⁵ « Chemin de fer du St. Laurent et du Champlain », *Le Pays*, 11 novembre 1852, p. 3.

Ces deux évolutions culminent dans l'indicateur tabulaire, qui dresse, contrairement aux premiers horaires, des tableaux détaillés où les heures d'arrivée à chacune des stations intermédiaires, et non plus seulement aux gares principales, sont systématiquement inventoriées. La publication de ces imprimés emblématiques paraît débuter au Canada vers le milieu des années 1850. L'un des premiers, le *Canada (monthly) General Railway and Steam Navigation Guide*, mensuel lancé en 1856 qui s'inspire ouvertement du modèle anglais offert par les indicateurs Bradshaw, illustre les caractéristiques du genre. Les trajets ferroviaires disponibles y sont listés dans des tables séparées qui en énumèrent les stations et qui en exposent les durées. Ce qui frappe, ici encore, c'est la finesse des scansions du temps. Sur le Grand Tronc, le convoi quittant Lévis à 7 heures, par exemple, arrive à la station Chaudière à 7 h 24, à Bécancour à 8 h 37, à Stanfold à 9 h 13 et à Danville à 10 h 22. À quelle heure le train partant vers Montmagny à 3 h 30 touche-t-il la gare de Saint-Charles ? À 4 h 56, et c'est à 5 h 49 qu'il fait débarquer ses passagers à la station de Berthier³⁶. L'ensemble des guides qui prolifèrent dans les années ultérieures, et tout au long de la période, reprennent ce format qui se cristallise au milieu du siècle. Ces indicateurs ferroviaires déploient une arithmétique du voyage : le temps y est chiffré, calculé, compté, et la durée des déplacements s'y mesure avec une constante rigueur, à la minute près.

L'apparition dans les horaires, vers 1850, des heures d'arrivée et d'un découpage temporel fin est une évolution matériellement anodine, mais culturellement décisive. En exposant au voyageur un scénario détaillé de son voyage, en programmant dans le temps chacune des étapes qui le composent, elle modifie la relation qu'il entretient avec son itinéraire et sa destination. Elle entraîne, voire institue un nouveau rapport au temps dont les anciens horaires limitaient nécessairement la force et la portée. En rendant possible une comparaison précise entre la durée prévue et la durée réelle du déplacement, l'annonce d'heures d'arrivée finement minutées impose à l'attention le rapport qui s'instaure entre les deux : le rapport d'adéquation (le train ponctuel) devient réussite, accomplissement vertueux, là où le rapport d'inadéquation (le retard) apparaît fatallement, à l'inverse, comme un échec, une défectuosité, un vice à corriger. Autrement dit, l'indicateur ferroviaire introduit dans l'expérience du voyage un critère

³⁶ *The Canada (monthly) General Railway and Steam Navigation Guide*, n° 1, juin 1856, Toronto, Maclear & Co., p. 18.

d'appréciation, un *paramètre* inédit : le voyage n'est plus seulement confortable ou pénible, rapide ou lent ; le train qui l'accomplit est aussi ponctuel ou retardataire. Ce paramètre, sans doute, n'est pas totalement neuf. Mais, en fournissant aux appréciations un instrument de mesure d'une précision décuplée, l'indicateur accentue la sensibilité collective à la ponctualité.

Imputer des effets aux objets imprimés, c'est supposer qu'ils sont effectivement consommés. Cette analyse de l'indicateur ferroviaire est-elle historiquement fondée ? Que sait-on de sa circulation, de sa lecture et de ses usages dans la société québécoise du XIX^e siècle ? Comme les sources tendent à le montrer, le poids social et culturel de l'indicateur est d'autant plus massif qu'il connaît, à partir des années 1850, une diffusion constante et soutenue.

Plusieurs guides ferroviaires périodiques, d'abord, voient le jour à Montréal au cours du XIX^e siècle. Fondé en 1854, le *Canadian Railway and Steamboat Guide* est assurément l'un des plus anciens. Sa facture et son format avoisinent ceux du journal et ses colonnes hébergent des informations diverses sur les voies ferrées locales, des annonces et des indicateurs tabulaires visant à faciliter l'organisation des déplacements, comme le précise son épigraphe (« Giving a facility to the means of Travelling³⁷ »). L'expansion du réseau ferroviaire commande vite un gabarit plus massif. Aussi est-ce au livre, et non plus à la presse, que les guides montréalais ultérieurs empruntent leur matérialité. Tant par sa longévité que par son volume, l'*International Railway Guide* est sans doute le plus important. Né en novembre 1864 et rattaché à l'origine au Grand Tronc, le périodique s'autonomise vers la fin des années 1860 et paraît encore dans les années 1890. Publié d'abord mensuellement, il devient bimensuel vers 1870 et s'épaissit notamment au cours des années suivantes, chaque édition recueillant, distribué parfois sur quelques centaines de pages, les indicateurs en vigueur sur les chemins de fer canadiens et américains, « Carefully Compiled from Official Sources³⁸ ». Le marché montréalais est toutefois assez vaste pour soutenir la publication de guides concurrents, comme cet *ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, un mensuel lancé en avril 1880, qui ajoute un répertoire des villes et villages desservis par les chemins de fer aux « time tables » habituelles, compilées « with the greatest possible accuracy³⁹ ».

³⁷ *Canadian Railway and Steamboat Guide*, vol. 4, n° 5, 2 septembre 1858, Montréal, Henry Rose, p. 1.

³⁸ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 95, août 1872, Montréal, Chisholm & Bros., p. 3.

³⁹ *The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide*, n° 2, mai 1880, Montréal, J. Theo. Robinson, p. iii.

La multiplication et la dilatation de ces publications, qui accompagnent au fil du XIX^e siècle la croissance du contingent des usagers du train, indiquent l'existence d'un lectorat graduellement élargi. Leur prix modique – chaque exemplaire coûte entre 0,05 et 0,20 \$ – favorise d'ailleurs leur circulation sociale, alors que la presse en assure la promotion. Un journaliste recommande ainsi à ses lecteurs, en 1869, l'*International Railway Guide*, dont il souligne la commodité et l'ergonomie : le guide procure aux voyageurs « in a concise and clear form, all necessary information relating to their journey⁴⁰ ». Vendu dans les librairies et chez les détaillants de journaux, ce périodique bénéficie d'une vaste distribution ; les camelots le vendent aussi à bord des trains et les voyageurs peuvent en acheter un exemplaire « at the principal Railway Depots throughout Canada and the adjoining States⁴¹ ».

Les indicateurs touchent un lectorat d'autant plus étendu que leur dissémination dans l'espace public emprunte simultanément des véhicules diversifiés. Des billetteries urbaines spécialisées dans le commerce des titres de transport vendent des indicateurs locaux, comme ce mince *Guide des voyageurs* imprimé à Québec en 1883 qui regroupe les horaires des trains, vapeurs, omnibus et « chars urbains » desservant la ville et sa région⁴². L'indicateur trouve dans la presse un autre de ses supports usuels. La plupart des compagnies ferroviaires y publient régulièrement des versions abrégées ou condensées de leurs horaires. *Le Canadien* et *La Minerve*, établis respectivement à Québec et Montréal, peuvent illustrer l'ampleur de cette diffusion : les horaires de trains regroupent 848 des 2031 annonces ferroviaires différentes que leur dépouillement méthodique m'a permis de recenser entre 1832 et 1886. En marge de ces horaires officiels, les journalistes confectionnent, à partir de la compilation des indicateurs, des rubriques spéciales où ils agglomèrent, pour en informer leur public, les heures de départ et d'arrivée des convois assurant la desserte de leur ville. À Sherbrooke, en 1878, le lecteur du *Progrès* trouve dans chaque numéro un « directoire⁴³ » des chemins de fer répertoriant les mouvements à la station locale. Les indicateurs, du reste, sont affichés dans les gares, où les voyageurs les consultent. Les archives en témoignent. À l'hiver 1877, par exemple, le *Montreal, Portland &*

⁴⁰ « International Railway Guide », *Montreal Herald*, 11 octobre 1869, p. 2.

⁴¹ *The International Railway and Steam Navigation Guide*, n° 132, août 1875, Montréal, Chisholm & Bros., p. 3.

⁴² *Guide des voyageurs. Le tableau des heures des bateaux de l'Océan [...]*, Québec, L. J. Demers & Frère, 1883.

⁴³ « Chemin de fer – Directoire », *Le Progrès*, 11 avril 1878, p. 2.

Boston, qui sollicite l'inspection de son nouveau tronçon entre Chambly et Marieville, transmet son indicateur au gouvernement fédéral : imprimé en gros caractères sur une affiche cartonnée, l'horaire, bilingue, a été manuscritement retouché par la compagnie ; sa matérialité révèle qu'il est conçu pour être placardé sur le mur des gares⁴⁴.

En somme, les indicateurs s'introduisent par plusieurs truchements dans la vie des voyageurs, qui y sont continuellement exposés. Les sources indiquent d'ailleurs qu'ils s'en servent pour organiser leurs déplacements. Les écrits intimes portent la trace de ces usages. Retournons encore chez les Des Rivières. Ceux-ci possèdent une connaissance précise des horaires en vigueur sur les voies ferrées qui desservent leur région. Le 24 juin 1863, une mésaventure les attend à la station Soixante, sur le Stanstead, Shefford & Chambly, où ils se présentent pour prendre le train de 14 heures : « arrived there, in full time, to take the train at 2 o'clock as we thought, when, we were told, we had two long hours, to wait for the train – the Time table, having been changed, since a couple of days⁴⁵. » Vingt ans plus tard, le curé de Drummondville consulte lui aussi les horaires imprimés. « Comme on voyage bien à l'aise sur ce Chemin de fer du Nord ! », s'exclame-t-il dans son journal personnel, à l'hiver 1884. Il s'explique : « les chars en sont des palais » et les passagers y sont traités « avec courtoisie et politesse ». Mais il y a plus. « Les employés y sont exacts jusqu'au scrupule à se rendre aux stations, et à partir à l'heure précise, et telle qu'indiquée sur les *tables du temps*⁴⁶. »

En interrogeant son indicateur, le curé examine attentivement les heures d'arrivée annoncées. Cet usage est-il répandu au sein de la clientèle ferroviaire ?

Les témoignages ne permettent pas d'en douter. À l'automne 1854, un journaliste montréalais voyageant sur le nouveau tronçon du Grand Tronc entre Richmond et Lévis sait qu'il est « somewhat behind time » quand il débarque au terminus, entre 18 et 19 heures. Il s'attendait à y arriver plus tôt : « The hour set down upon the time-table for arrival at Quebec is five P. M.

⁴⁴ BAC (Ottawa), RG11, vol. 803, indicateur du Montreal, Portland & Boston, 8 décembre 1876.

⁴⁵ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.10, Journal de Marie-Angélique Hay Des Rivières, 1862-1864, 24 juin 1863.

⁴⁶ Majorique Marchand, *Le Journal de Majorique Marchand, curé de Drummonville (1865-1889)*, document annoté par Jean Roy et Christine Hudon, Québec, Septentrion, 1994, p. 270. Marchand souligne.

and there seems to be no obstacle in the condition of the road to prevent this⁴⁷. » Pour tracer leur itinéraire entre deux points, des voyageurs comparent les heures d'arrivée estimées sur les indicateurs. En 1856, un correspondant parlementaire recommande l'abandon de cette pratique pendant l'hiver, où les intempéries diminuent la fiabilité des prévisions horaires : « travellers [...] should never calculate upon the statements of the different companies as to the time of arrival⁴⁸ », conseille-t-il. D'autres voyagent l'indicateur à la main et mesurent la conformité du train au programme qui en règle la marche. Les premiers convois long-courriers de l'Intercolonial, en 1876, font l'objet d'un guet attentif. « The trains run punctually to the hours indicated in their time-table⁴⁹ », certifie-t-on à Québec. L'échelonnement historique et la multiplicité des sources attestant ces pratiques temporelles confirment leur profonde implantation dans les usages des voyageurs. En 1886, le maire de Montréal Honoré Beaugrand, qui voyage sur le Canadien Pacifique, se réfère à l'indicateur pour mesurer la ponctualité du train : « Partis le jeudi, 16 décembre, nous arrivions à Winnipeg à 5,10 hrs. le dimanche soir, à l'heure exacte inscrite sur les indicateurs⁵⁰. »

Mais ce sont les mécontentements générés par les retards qui trahissent peut-être avec le plus de clarté les usages et les effets sociaux des indicateurs. Observons, par exemple, des critiques que les usagers du Grand Tronc adressent au service offert entre Lévis et Rivière-du-Loup, vers le milieu des années 1860. « Me fiant aux annonces du Grand Tronc, relate un voyageur en 1866, je m'étais rendu ce soir à une gare pour prendre le train à l'heure fixée. » Une heure d'attente « dans une mauvaise cabane » ; le train n'arrive pas. Cette anecdote n'est pas l'exception, s'impatiente-t-il, mais la règle : « car il est assez rare que les chars passent à l'heure annoncée [...]. Pourtant ne vous y fiez pas, car quelque bon jour ils passeront même avant l'heure⁵¹. » Autre cas, la même année : rares sont les jours, écrit un usager, « où les chars sont arrivés aux heures respectives marquées pour les différentes stations. Une heure, deux heures, trois heures, sont les *petits* retards de chaque jour. » La « perte du temps pour les voyageurs⁵² » est intolérable, s'indigne-t-il.

⁴⁷ « Opening of the Quebec and Richmond Railway », *Montreal Gazette*, 29 novembre 1854, p. 2.

⁴⁸ « Editorial Correspondence », *Montreal Herald*, 23 février 1856, p. 2.

⁴⁹ « Through to Halifax », *Morning Chronicle*, 5 juillet 1876, p. 3.

⁵⁰ Honoré Beaugrand, *Mélanges. Trois conférences*, Montréal, Presses de La Patrie, 1888, p. 50.

⁵¹ Un Voyageur, « Correspondance », *Le Courier du Canada*, 5 septembre 1866, p. 2.

⁵² Un Intéressé, « Le Grand-Tronc paralysé ! », *Le Journal de Québec*, 15 novembre 1866, p. 3.

La formulation même de ces déceptions est sans équivoque. Elle signale des usages : l'horaire est lu, on y puise des informations, on s'y fie. Mais elle illustre aussi le remodelage des sensibilités que provoque cette lecture de l'indicateur : c'est précisément le décalage entre l'imprimé et la réalité, entre la représentation du voyage et son déroulement réel qui soulève les voyageurs. L'annonce des heures, en effet, produit une attente qui n'existerait pas autrement et fait exister, par là même, l'occasion de la décevoir. C'est elle qui génère, en ce sens, la possibilité même du « retard » et de la « ponctualité », car ces notions ne peuvent exister que relationnellement. Elles supposent une prévision temporelle préalable, c'est-à-dire une attente que la réalité peut ou bien honorer, ou bien tromper. C'est cette attente qu'engendre l'indicateur. Il se présente témérairement aux voyageurs comme un engagement, comme un contrat, une promesse. L'annonce des heures y apparaît comme une affirmation. Elle est formulée comme un énoncé factuel et déclaratif alors qu'elle constitue en fait un pronostic, une prévision – par définition susceptible de s'avérer inexacte. Quand les errements de la réalité s'écartent de ce « monde idéal » que dessine l'indicateur, le voyageur n'est plus « maître de son temps ». Et la dépossession est double : il n'a pas choisi l'horaire du train ; il ne contrôle pas davantage sa violation. Le « non-respect du temps prévu » est d'autant plus propre à « susciter irritation et inquiétude chez les usagers⁵³ » que les compagnies violent des horaires qu'elles ont elles-mêmes imposés.

9.3 La prévisibilité du voyage : maîtriser le temps

Dès 1847, un article européen reproduit dans la presse montréalaise postule une influence du chemin de fer sur la valorisation collective de la ponctualité. « The exactness usually observed in the arrival and departure of the trains – the calculation of the time by minutes, not half-hours – has conduced to punctuality, and lead to a consideration of the worth of time⁵⁴. » Ce constat précoce résume le processus qu'ont retracé les pages qui précédent. Les contraintes spécifiques du système technique d'une part et l'indicateur, d'autre part, ont été tour à tour étudiés comme des forces transformatrices : les premières dictent sur les voies ferrées une ponctualité exactement

⁵³ Goulven Guilcher, *loc. cit.*, p. 67-68.

⁵⁴ « Influence of Railway Regularity on the Habits of the People », *Montreal Witness*, 6 décembre 1847, p. 8.

mesurée que le second, ensuite, contribue à inscrire et à faire exister dans les sensibilités collectives.

Mais la relation entre les pratiques ferroviaires et les sensibilités collectives est bilatérale. C'est sa facette inverse et complémentaire qu'il faut maintenant considérer. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'usage de l'indicateur s'enracine durablement dans la pratique du voyage. Il imprègne les habitudes et les expériences du voyageur. Il devient l'accompagnateur incontournable du déplacement en train, inculquant aux usagers l'arithmétique du voyage dont il est porteur, le souci du temps calculé et de la ponctualité dont il constitue un puissant vecteur. Mais l'indicateur n'apparaît pas dans un désert social et culturel ; sa diffusion et ses appropriations renforcent, au contraire, des valeurs préexistantes qui contribuent en retour à modeler les pratiques ferroviaires en exerçant sur le service des trains une pression à laquelle les compagnies ne peuvent se soustraire.

Essayons de comprendre, pour déchiffrer le phénomène, le sens que la ponctualité ferroviaire peut avoir pour les populations du milieu du XIX^e siècle.

Pour l'ingénieur canadien Thomas Coltrin Keefer, zélé promoteur de l'expansion ferroviaire, le chemin de fer se définit quintuplement. Sa puissance technologique vient de ce qu'il répond à cinq valeurs cardinales : à sa « célérité », qui est sa caractéristique la plus visible, il ajoute l'« économie », la « sûreté » et la « commodité » ; son cinquième trait définitoire est sa « régularité⁵⁵ ». Les mouvements du train, prévisibles, incarnent la promesse d'une ponctualité nouvelle, garantie par sa force de travail invariable, stable, régulière, autrement dit invulnérable aux intempéries. Le train parviendra toujours à destination ; il y arrivera toujours au moment prévu.

Les motifs qui poussent les contemporains à valoriser la vitesse du train les incitent en même temps à valoriser ce « principe de régularité ». Le souci du temps, qu'il faut économiser et dont il faut prévenir la perte inutile, fonde conjointement ces deux valorisations inséparables. Laissons la parole à des promoteurs ferroviaires de Kamouraska, qui revendentiquent la construction d'une voie ferrée dans le « bas du fleuve » en 1850. La « vélocifère locomotive », qui « défie la

⁵⁵ Thomas Coltrin Keefer, *Philosophie des chemins de fer*, Montréal, Lovell, 1853, p. 18.

tempête » et que « rien ne retarde », y permettrait aux cultivateurs de se rendre rapidement à Québec pour y écouler leurs produits agricoles. « Les deux extrémités de la ligne se touchent presque », rapprochées par la rapidité du train. Mais, pour que le bénéfice de la vitesse s'actualise pleinement, il faut supposer au train une infaillible ponctualité. « Le départ est fixe, et le retour est certain. Que l'habitant de la Rivière-du-Loup prenne une place dans un des chars sur la voie ferrée, en quelques heures il sera à Québec avec ses denrées. » Son profit sera d'autant plus élevé que son temps sera épargné. « Il les vendra au marché, et, le soir, il sera de retour à son domicile, après n'avoir perdu qu'une journée. *Time is money*⁵⁶. » Cet optimiste scénario tient la régularité du train pour acquise. Le gain de temps permis par la vitesse serait en partie perdu sans la ponctualité, qui s'avère dès lors indispensable pour l'usager.

Cette équivalence entre le temps et l'argent revient comme un leitmotiv dans les discours sur le chemin de fer au XIX^e siècle. On y reconnaît l'écho de cette profession de foi de Benjamin Franklin que le sociologue Max Weber associe à l'« esprit du capitalisme » : « le temps, c'est de l'argent », c'est-à-dire l'occasion d'une activité productive, profitable. Perdre son temps, c'est dilapider la chance d'un profit. « Celui qui perd chaque jour une partie de son temps d'une valeur équivalente à un sou (même s'il ne s'agit que de quelques minutes) perd jour après jour le privilège de faire usage de cent livres par an⁵⁷. » Chaque instant compte. Mais la valorisation collective de la ponctualité ne tire pas uniquement sa signification de ce précepte capitaliste. Ce qui la fonde, ce qui lui donne sens, c'est un principe plus général dont la maxime inlassablement reprise de Franklin n'est qu'une version particulière : le temps est une ressource à la fois rare et fructueuse ; l'attente inutile, l'activité stérile, les moments vides font perdre un temps qui pourrait être investi dans des occupations plus significatives. Pour les usagers du train au milieu du XIX^e siècle, l'importance de la ponctualité dérive de cette valeur accordée au temps, sans doute plus amplement disséminée dans les sensibilités collectives que le précepte capitaliste *stricto sensu*, qui trouve peu d'applications directes hors des cercles industriels et commerciaux.

⁵⁶ « Améliorations dans la partie inférieure du District de Québec [...] », *Le Journal de Québec*, 24 décembre 1850, p. 1.

⁵⁷ Max Weber, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Flammarion, coll. « Les livres qui ont changé le monde », 2009, p. 39.

La ponctualité élimine le temps perdu en assurant la prévisibilité du voyage, comme l'exprime de façon limpide, en 1872, un voyageur revenant d'une excursion sur le Québec & Gosford : « In the first place we were pleased to find the train keeping admirable time, so that tourists can calculate to a minute when to start and when they reach their destination⁵⁸. » En rendant le déplacement prévisible, le train ponctuel, qui conforme ses mouvements à l'horaire prévu, garantit à ses usagers une maîtrise du temps. La certitude des heures d'arrivée et de la durée du voyage affine leur capacité d'en faire une gestion optimale et contrôlée, de prévoir et d'aménager son utilisation, bref de gouverner leur temps. L'imprévisibilité du déplacement, à l'inverse, les prive de ce contrôle sur leurs ressources temporelles. Or l'entorse à la ponctualité, qui fait attendre l'usager inutilement et contre son gré, bouleverse la fiabilité des horaires prévus et fait retomber le voyage dans l'imprévisible.

C'est ce que montre exemplairement la correspondance de Julie Bruneau Papineau. L'attente inattendue à la gare est pour elle une « dégradation » du temps. En juin 1862, tandis qu'elle voyage de Montréal à Montebello, elle écrit une lettre à la station de Grenville, où elle attend désespérément, en descendant de son train, le vapeur assurant la correspondance. « Je t'écris ici, me trouvant dégradée à attendre le steamer. C'est toujours déception sur cette ligne », déclare-t-elle à sa fille Azélie. L'horaire est imprécis et la régularité, défaillante : « Ainsi, l'on ne sait à quelle heure nous embarquerons, et par conséquent à quelle heure nous nous rendrons. Je n'appelle pas cela la ligne établie. » L'incertitude et l'imprévisibilité la contrarient en la frustrant du contrôle qu'elle exerce sur son propre temps. « C'est ainsi sur cette ligne : il n'y a jamais à savoir les choses au juste. » Ses prévisions sont dérangées et son pouvoir de prévoir est nié. L'écriture de la lettre elle-même est une réponse à ce bouleversement : elle remplit un temps mort, elle convertit un temps perdu en temps utile. Mais l'épistolière y trouve aussi un moyen d'exercer une pression sur les administrateurs de la ligne, en mandatant sa destinatrice. « Si tu vois M. Montmarquet – il est en ville – dis-lui que c'est comme cela qu'ils font tort à leur ligne⁵⁹. »

⁵⁸ « Scenery on the Line of the Gosford Railroad », *Morning Chronicle*, 22 juin 1872, p. 2.

⁵⁹ Julie [Bruneau] Papineau, *Une femme patriote. Correspondance (1823-1862)*, Québec, Septentrion, 1997, p. 500-501.

C'est à ce désir de prévisibilité, à ce souci de la maîtrise du temps que répond, à partir des années 1850, la précision croissante des horaires que rédigent les compagnies ferroviaires. L'indicateur, dans son infime découpage des heures, est l'incarnation du temps scrupuleusement prévu et contrôlé. Il serait en tout cas impossible de comprendre son essor, ses appréciations et son enracinement dans les usages des voyageurs sans les rattacher à ces sensibilités collectives qu'il reflète et nourrit à la fois. On saisirait mal, aussi, ou de façon incomplète, les efforts assidus que déploient les compagnies pour assurer la ponctualité de leur service sans dépasser le stade d'une explication purement technique. Les contraintes fonctionnelles pèsent lourdement sur les pratiques. Mais une valorisation de la ponctualité indépendante des impératifs techniques stimule également leur recherche de la rigueur temporelle : du respect des horaires dépend en partie leur succès auprès d'une clientèle exigeante.

Les pressions qu'exerce le public, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, pour forcer les compagnies ferroviaires à garantir la prévisibilité des voyages sont effectivement massives. Elles émanent d'instances diverses et s'expriment par l'entremise d'une pluralité de canaux.

Le pouvoir politique, qui incarne et protège, au moins minimalement, les intérêts des usagers, est l'un des principaux acteurs de cette revendication collective. Les compagnies voiturant le courrier opèrent sous la surveillance active qu'exercent les autorités gouvernementales sur le service postal. Le maître général des Postes, qui inflige des amendes aux titulaires de contrats de transport qui omettent de veiller à la régularité des livraisons postales, se montre généralement satisfait du service ferroviaire. Il dit dans son rapport annuel en 1860 : « Les irrégularités ont été peu fréquentes et d'une nature peu nuisible, d'où il s'en suit qu'il n'a fallu imposer qu'un bien petit nombre d'amendes. » Il attribue ce bilan au train, qui « facilite la ponctualité dans le transport » et « la livraison régulière dans tous les principaux centres » ; « grâce à lui, le service postal se fait généralement avec une régularité à laquelle il ne fallait pas autrefois songer⁶⁰. » Mais à l'éloge succèdent parfois les remontrances. En novembre 1863, une lettre du département des Postes arrive dans les bureaux du Grand Tronc. Un remaniement dans l'horaire des trains menace de retarder le courrier. « Vous comprenez que le retard que vont

⁶⁰ « Rapport du Maître général des Postes [...] » (1859), *DSPC*, vol. 18, n° 2, 1860, document n° 6, p. 4.

éprouver les malles sera très sérieux, et qu'il y aura à Montréal [...] au moins un jour de différence dans la distribution de ces malles⁶¹. »

La régularité que les autorités postales exigent des trains qui acheminent la malle, la loi l'exige aussi des trains qui transportent des voyageurs. La prévisibilité du service entre dans la législation ferroviaire dès 1851. La loi générale des chemins de fer contient à cet effet une disposition explicite, qui force les compagnies à prévoir et à publier des horaires précis : « Les trains partiront et voyageront à des heures régulières qui seront fixées par avis public », toute « personne lésée » par un manquement ayant « une action contre la compagnie⁶² ». Les lois ferroviaires qu'adoptent les parlements québécois (1869) et canadien (1868), après la Confédération, reprennent intégralement cette règle.

La législation se modifie au début des années 1870. Les mesures antérieures demeurent en vigueur, mais un ajout significatif renforce le dispositif légal sur la ponctualité ferroviaire. En 1871, un amendement à la loi fédérale intensifie la lutte contre l'imprévisibilité des voyages. « Lorsqu'un train destiné aux voyageurs sera en retard d'une demi-heure à quelque station, d'après le tableau des heures de la compagnie », le chef de cette gare, prévoit l'acte, devra faire afficher sur le quai, « en un endroit visible », un avis écrit « indiquant au meilleur de sa connaissance et croyance le temps auquel on peut compter sur l'arrivée⁶³ » du train. L'amendement, qui rend les compagnies réfractaires passibles d'une poursuite, est lui-même remplacé par un autre en 1873, qui en restreint et en précise les modalités. Ce nouvel acte limite l'application de la loi aux gares munies d'une station télégraphique ; il exige du chef de station qu'il mette à jour son avis « si à l'expiration du temps indiqué, le train n'est pas arrivé » ; il prescrit un mode d'écriture, l'avis devant être écrit « à la craie blanche sur [un] tableau noir » ; il fixe à « cinq piastres⁶⁴ », enfin, le montant des amendes pour chaque infraction. Cette loi, que la législation provinciale intègre à son tour en 1880, révèle avec force le prix qu'attachent les voyageurs à la prévisibilité des déplacements, et l'intensité des irritations que peut provoquer la perte du contrôle sur leur propre temps. Il faut souligner l'obstination dont elle témoigne. En

⁶¹ Documents relatifs au service postal du Grand Tronc, *DSPC*, vol. 23, no 3, 1864, document no 28.

⁶² *Acte pour refondre et régler les clauses générales relatives aux chemins de fer*, 14-15 Vict. (1851), c. 51, art. 21, *SPC*.

⁶³ *Acte pour permettre à certaines compagnies de chemin de fer [...]*, 34 Vict. (1871), c. 43, art. 6, *SC*.

⁶⁴ *Acte pour amender l'Acte trente-quatre Victoria, chapitre quarante-trois [...]*, 36 Vict. (1873), c. 81, art. 1, *APC*.

effet, la loi ne cherche-t-elle pas à conférer une certaine prévisibilité à ce qui, par nature, échappe au prévisible : le retard ?

La législation ferroviaire forme un levier que mobilisent la presse et les usagers dans leur lutte contre les compagnies qui négligent la ponctualité de leur service. À l'hiver 1869, avant l'adoption au parlement provincial de la loi générale des chemins de fer du Québec, un journaliste rapporte avoir lu « avec un indicible plaisir », dans le projet de loi, l'article forçant les trains à respecter des « heures régulières », qu'il soumet à l'attention du lectorat et du Grand Tronc, qui donne souvent aux voyageurs du tronçon de Rivière-du-Loup « l'occasion de pester contre l'irrégularité des trains ». Espérant « que la nouvelle loi soit respectée », il fourbit au public les armes nécessaires à une veille citoyenne : « nous publierons régulièrement à partir du printemps un tableau de l'arrivée et du départ des trains⁶⁵ ». Des journaux approuvent aussi l'amendement de 1871, qu'une feuille de Saint-Hyacinthe, pour en assurer la publication, reproduit dans ses pages⁶⁶.

Aussi les usagers ont-ils recours à la médiation du pouvoir politique pour exercer un contrôle sur les compagnies ferroviaires. En 1883, par exemple, des plaintes portées contre le Quebec Central Railway parviennent au gouvernement provincial. Entre Sherbrooke et la Beauce, les convois roulent « in a most irregular manner », tandis que la compagnie « ne fait plus voyager ses trains entre Lévis et la jonction de la Beauce ou St. Joseph ». L'une des missives composant le dossier invoque « l'acte des Chemins de fer de 1869 » (la loi générale du Québec), selon lequel « la Compagnie doit faire voyager ses trains », et sollicite une intervention gouvernementale. On implore « les mesures nécessaires pour obliger la Compagnie à remplir ses obligations⁶⁷ ». Généralement, le gouvernement provincial répond à ces doléances en s'enquérant de la situation auprès de la compagnie en défaut. Mais, comme le suggèrent les réponses, certaines compagnies régionales semblent parfois privées des moyens nécessaires à l'application d'une stricte régularité. En 1881, un mémoire transmis au département de l'Agriculture et des Travaux publics, à Québec, lui signale des retards répétitifs sur le chemin de fer de jonction du lac

⁶⁵ « Projet de loi concernant les voies ferrées », *Le Courier du Canada*, 8 mars 1869, p. 2.

⁶⁶ Sans titre, *Le Courier de Saint-Hyacinthe*, 18 mars 1871, p. 2.

⁶⁷ ANQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 718, dossier 79.4, lettres de James Reed et de H. J. J. Duchesnay au secrétaire provincial J. Blanchet, 22 mars et 17 février 1883.

Champlain et du Saint-Laurent, qui relie Saint-Guillaume à Stanbridge. La compagnie, sommée de répondre, justifie l'irrégularité en alléguant la modestie de sa ligne et de ses moyens. Elle objecte « the inconvenience arising from an unfinished line, working without a telegraph (now established) and in face of the enormous development of traffic within the last few months⁶⁸ ». Les députés représentent pour les usagers d'autres intermédiaires mobilisables. Sur la scène fédérale, en 1880, un député répercute dans l'enceinte parlementaire les « plaintes sérieuses » dont l'Intercolonial est l'objet dans sa circonscription comme dans « tous les points du pays ». Il y ajoute ses griefs personnels : les passagers, dit-il, ont souvent à déplorer des retards qui n'ont « aucune raison d'être⁶⁹ » et qui entraînent le retard corrélatif des navires en partance tenus d'attendre les trains à Halifax.

Comme l'indique cette observation, c'est souvent par leurs répercussions systémiques que les retards sont nuisibles aux voyageurs. La déconvenue que le sénateur Ulric-Joseph Tessier raconte à sa femme dans une lettre, en février 1870, en donne une éloquente illustration. Parti de Lévis en train, il est interrompu à Montréal dans sa route vers Ottawa : « me voici arrêté malgré moi ; le train n'est arrivé qu'à midi, ce qui m'a fait manqué les chars qui partent pour Ottawa d'ici le matin à 7 heures ; je vais reprendre celui du soir qui me mènera à Ottawa demain matin. » La cause de ce dérangement est à chercher dans une désynchronisation imprévue à la gare de Richmond : « Il a fait beau, mais c'est le train de Portland que nous avons attendu à Richmond qui nous a retardé de 3 heures⁷⁰. » Des retards localisés peuvent avoir, par correspondances interposées, des effets cumulatifs et collatéraux partout dans le réseau. Le retard à Richmond du train arrivant de Portland entraîne le retardement du convoi arrivant de Lévis, qui doit l'y attendre avant de poursuivre sa course vers Montréal, où ses voyageurs peuvent rater une correspondance pour d'autres destinations. Les archives des compagnies montrent qu'elles se concertent fréquemment pour harmoniser leurs horaires et arranger les correspondances⁷¹. La publicité qu'elles produisent promet parfois des voyages fluides et sans accroc : « Quick Time. No Delay. Beautiful Scenery and Sure Connections⁷². » Mais un retard menace à tout moment de dérégler

⁶⁸ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 690, dossier 24.4, lettre d'explication de la Compagnie du chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent, 11 janvier 1881.

⁶⁹ DCC, 2^{ème} session du 4^{ème} parlement (1880), p. 143.

⁷⁰ BAnQ (Québec), P1, S2, P25, lettre d'Ulric-Joseph Tessier à sa femme, 15 février 1870.

⁷¹ BAC (Ottawa), RG30, vol. 282, Minute Book n° 1 (Montreal & Champlain), 5 octobre 1857 et 20 mars 1858.

⁷² « Quebec Central Railway », *Morning Chronicle*, 7 juillet 1886, p. 1.

les synchronisations établies. Certaines compagnies, comme le Grand Tronc, substituent parfois à ces promesses audacieuses un pragmatisme propre à tempérer les attentes de la clientèle. Dans les années 1870, sa publicité prévient le public : « l'exactitude de l'arrivée des trains dépend des communications avec les autres lignes », qui peuvent entraîner l'inobservance des « heures nommées⁷³ ».

Les compagnies, qui connaissent la place qu'occupe la ponctualité dans le système des valeurs de leur clientèle, ne restent pas indifférentes aux pressions qui s'exercent sur elles. Certaines tiennent un décompte méticuleux des retards enregistrés sur leur ligne. En juin 1880, un document interne du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental dresse un inventaire circonstancié des 27 trains retardés par la neige sur la division ouest du chemin de fer entre décembre 1879 et mars 1880. On y découvre des retards de 23 minutes, de 50 minutes, de 1 heure 28 minutes, de 4 heures 55 minutes : la précision du chronométrage suggère un examen attentif des incidents et des manquements susceptibles d'altérer la réputation du service⁷⁴. En 1883, un journaliste montréalais signant un reportage sur le Canada Atlantic Railway consulte dans ses bureaux un registre analogue. Pendant les 24 jours d'activités entre le 18 août et le 15 septembre, l'express de Montréal à Ottawa arrive à sa destination 6 fois en retard, 7 fois à l'heure (« on time ») et 11 fois en avance (« ahead of time⁷⁵ »). Ces données traduisent un souci de la ponctualité qui ne doit plus rien aux contraintes sécuritaires et fonctionnelles, et qui semble plutôt relever d'une recherche de la performance : la justesse temporelle, l'exécution du programme prévu par l'indicateur est ouvertement transgressée quand une occasion se présente de séduire la clientèle en lui offrant la « surponctualité », si j'ose dire, d'une arrivée hâtive à destination.

Fomentée par les exigences du public, la quête de la ponctualité impeccable est probablement courante. Des récits d'accidents dévoilent à tout le moins l'attraction qu'elle exerce sur les pratiques. En juin 1872, l'un des déraillements les plus meurtriers du siècle interrompt la course d'un express du Grand Tronc entre Toronto et Montréal. C'est sur l'autel de la ponctualité

⁷³ « Cie du chemin de fer le Grand Tronc du Canada », *La Minerve*, 28 mai 1874, p. 4.

⁷⁴ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 681, dossier 6.1, inventaire des retards du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, 4 juin 1880.

⁷⁵ « The Flying Trains », *Daily Witness*, 11 octobre 1883, p. 2.

que meurent ses victimes : le machiniste, qui s'efforçait de rattraper un « retard d'à peu près 20 minutes », espérait « regagner le temps perdu » en lançant sa locomotive « à grande vitesse⁷⁶ ».

9.4 L’« enneigement » des trains : une régression historique

Les deux processus alternativement restitués dans les sections précédentes ne s’opposent pas. Ils s’articulent et forment les deux faces du même phénomène : la montée chez les populations voyageuses, au fil du XIX^e siècle, d’une sensibilité renforcée à la ponctualité, dont les pratiques ferroviaires sont en même temps l’une des causes et l’un des effets. Ce phénomène sans doute ne s’exprime nulle part avec autant d’évidence que dans l’exaspération chronique provoquée par les retards qui affligen le service hivernal. Ces impatiences collectives trahissent l’essor d’une intolérance croissante pour les retardements de la circulation. À partir de 1860 environ, elles deviennent de plus en plus bruyantes et noircissent d’interminables pages de plaintes et d’indignation.

Revenons encore une fois aux origines de l’ère ferroviaire. Le 18 février 1848, dans une lettre, le libraire montréalais Édouard-Raymond Fabre s’inquiète de la détérioration des chemins, qui risque de nuire aux affaires : « il y a très peu de neige, les ventes tant argent comptant qu’à crédit ont été peu de chose & s’il ne tombe pas un peu plus de neige d’ici à quelques jours, les chemins seront gâtés, car le soleil a beaucoup de force maintenant, soupire-t-il ; la glace n’est pas bonne⁷⁷. » La correspondance privée fourmille au XIX^e siècle de remarques similaires, qui regrettent le fâcheux état des routes et qui rappellent la forte dépendance à laquelle sont acculés les usagers de la voiture hippomobile. La praticabilité des chemins, qui deviennent vite boueux, inondés, obstrués, est soumise aux caprices météorologiques. Aux yeux des contemporains qui assistent, émerveillés, à l’avènement des chemins de fer, c’est la fin de cette sujexion séculaire qu’annonce la nouvelle technologie. Les trains, pour l’auteur de la *Philosophie des chemins de fer*, écrasent la concurrence « durant l’hiver » et fonctionnent avec constance « sans être retardés par des écluses, le vent ou la marée, les brouillards, la gelée ou la pluie⁷⁸ ». Le train affranchit, en un mot, la circulation des contraintes climatiques. L’emprise de cette représentation sur les esprits

⁷⁶ « Terrible Accident de Chemin de Fer près de Shannonville », *La Minerve*, 26 juin 1872, p. 1.

⁷⁷ BAnQ (Québec), fonds Édouard-Raymond Fabre, correspondance personnelle, P851, S4, D1, lettre à J. A. Gravel, 18 février 1848.

⁷⁸ Thomas Coltrin Keefer, *op. cit.*, p. 18.

est considérable, vers 1850. L'ouverture d'un chemin de fer apparaît chaque fois comme le gain d'une bataille dans la guerre cyclique et ancestrale que les communications doivent livrer aux duretés de l'hiver canadien. Refrain souvent entonné : « le commerce sera mis à même de continuer ses relations tout comme s'il n'y avait ni neige ni glaces⁷⁹ », prévoient ceux qui attendent avec impatience l'inauguration du Grand Tronc entre Montréal et Brockville, à l'automne 1855.

Ces discours éclosent à une époque où le service hivernal – né graduellement à partir de 1848 dans la région montréalaise – constitue encore une enivrante nouveauté. Mais les réalités saisonnières font vite pâlir l'imagination et les rêveries des débuts.

La neige, capable d'opposer un formidable obstacle aux avancées de la machine, précarise en fait fortement le « principe de régularité » que célèbre Thomas Keefer. Les tempêtes compromettent souvent la fidélité à l'indicateur que prissent les usagers. On en devine le vif désagrément en lisant les écrits privés. Des allusions aux trains impuissants, retardés ou arrêtés par la neige, jonchent les pages du journal personnel de Marie-Angélique Des Rivières. Les retards des trains, systématiquement relevés par la diariste, culminent durant l'hiver. Scènes à la station : « the train being 3 hours late » ; « the train, never came before 10 o'clock P. M. – & poor Willie, waiting there, all that time – how annoying ! » ; « fortunately, the train was on time ». Ou à bord d'un train du Montreal & Vermont, interrompu par la neige : « then, just on arriving at the junction, we did feel a jerk & there, we stuck, we were snowed up – we remained there a full hour⁸⁰ ». Ces fragments, arrachés au quotidien de l'hiver 1867, illustrent l'imprévisibilité relative du transport ferroviaire hivernal, alors que des amoncellements neigeux sur la voie ferrée peuvent ralentir ou neutraliser temporairement les trains. À Drummondville, au début des années 1880, les défaillances du South Eastern Railway ponctuent aussi les réflexions que le curé Majorique Marchand confie à son journal intime. « Depuis hier midi, aucun signe de vie sur le chemin de fer enseveli sous la neige de la dernière tempête. » Les perturbations climatiques ne sont pas toujours coupables des retards récurrents dont se plaint le prêtre, adepte des trains « réguliers comme des horloges ». Mais elles contribuent à la « triste habitude », à la « maussade habitude de cette

⁷⁹ « Chemin de fer du Grand Tronc », *Le Pays*, 14 novembre 1855, p. 2.

⁸⁰ AMM (Montréal), P752/B, M2012.63.1.11, Journal personnel, 1867, 19 et 23 janvier, 6 et 25 février 1867.

compagnie de chemin de fer », dont les mouvements erratiques forcent les usagers à demeurer « sur le qui-vive⁸¹ ».

La presse, caisse de résonance des mécontentements et des satisfactions générés par le service ferroviaire, prolonge dans l'espace public les déplaisirs que nombre d'usagers, comme le suggèrent les écrits intimes, ressentent privément. Les plaintes émanent de la presse régionale comme des journaux urbains. En avril 1863, un usager estime que « la mesure est pleine » et prend la plume pour exprimer la colère que lui inspire le transport des malles et des voyageurs entre Lévis et Rivière-du-Loup. « Les heures fixées ne sont pas observées, et il nous faut attendre des trois à quatre heures dans des dépôts, où il y en a, ou le long du chemin où il n'y en a pas⁸². » En 1884, l'hiver met encore à rude épreuve la patience des usagers. Ceux du Quebec Central se croient traités « d'une façon inqualifiable ». Un total dérèglement des horaires rend le déplacement imprévisible : quand les trains partent, ce qu'ils ne font pas toujours, ils se plient aux contingences, quittant leur station « à toute heure, quand on est prêt⁸³ ». Les doléances semblables ne tarissent pas ; elles se généralisent au contraire avec la multiplication des voies ferrées sur le territoire.

L'hiver, les journalistes suivent les opérations ferroviaires avec suffisamment d'attention pour mesurer les performances, pour s'autoriser des comparaisons, pour prétendre déceler des évolutions. C'est la quasi-totalité des trains qui s'attardent en route, avance en 1862 un rédacteur de Sherbrooke : « Depuis le 1^{er} de janvier dernier, le train de la malle, venant de Montréal, n'est arrivé ici qu'une seule fois à l'heure fixe⁸⁴ », écrit-il en février. On s'insurge contre les retards, mais onalue aussi les succès. Quand les éléments s'abattent sur les voies ferrées, on applaudit les convois qui sortent victorieux de leur corps-à-corps avec la neige. Tel journaliste félicite, à l'hiver 1876, « le train d'Arthabaska [qui] est arrivé à la station Doucet mardi soir au milieu de la tempête avec malles et passagers », triomphe qui prend « tout le monde par surprise⁸⁵ » tant l'irrégularité saisonnière est courante sur cette ligne rurale. Tel autre complimente le chemin de fer International, en 1885. « Malgré les grands froids et les fortes bordées de neige que nous

⁸¹ Majorique Marchand, *op. cit.*, p. 52, p. 81, p. 98 et p. 196.

⁸² Veritas, « Correspondance », *Le Courrier du Canada*, 17 avril 1883, p. 3.

⁸³ « Le Québec Central », *Journal des campagnes*, 7 février 1884, p. 11.

⁸⁴ Sans titre, *L'Ordre*, 28 février 1862, p. 1.

⁸⁵ Sans titre, *Le Journal des Trois-Rivières*, 23 mars 1876, p. 2.

avons eus, les trains n'y ont pas été en retard une seule fois⁸⁶. » Les échecs d'un côté sont toujours compensés, d'un autre, par une ponctualité méritoire dont l'appréciation et la valeur se trouvent renforcées par la surveillance des retards. « La ponctualité », observe à l'hiver 1864 la *Gazette des campagnes*, a « succédé à la négligence et à l'ineptie qui distinguait autrefois d'une manière si triste⁸⁷ » le service du Grand Tronc.

Il faut donc relativiser les plaintes. Elles dessinent une image univoque d'une réalité complexe où la ponctualité du train, banale et attendue, peut facilement passer inaperçue. Mais il reste – et c'est l'essentiel – que l'hiver altère la prévisibilité du déplacement. La régularité y reste fréquente, mais elle est incertaine, fragile. Les réussites sont à reprendre continuellement, car les hivers se suivent et ne se ressemblent pas. Certains sont cléments ; d'autres se présentent avec l'artillerie lourde et bombardent les voies ferrées sans désemparer. Mais ces deux états, la paix et le siège, peuvent aussi se relayer dans une même saison. En février 1886, la douceur de l'hiver retient l'attention : « Les trains de chemin de fer n'ont presque pas été interrompus cet hiver. On n'a pas entendu parler de ces blocus prolongés si fréquents l'an dernier, lorsque des trains restaient deux ou trois jours en chemin⁸⁸. » Mais, le 1^{er} mars, l'Intercolonial est complètement paralysé sous des monticules de neige⁸⁹.

Dans l'adversité, les compagnies ne restent pas inactives. Quand les moyens le permettent, on privilégie des principes de construction adaptés au climat. Les ingénieurs recommandent des remblais élevés qui se haussent « au-dessus de la hauteur atteinte par la neige⁹⁰ ». D'autres mesures préventives existent. Bâti par l'État canadien, l'Intercolonial, qui bénéficie des coffres publics, se distingue dans le paysage québécois en faisant construire, à partir de 1876, de nombreux abris « paraneiges » afin « que les trains soient le moins possible retardés par les tempêtes de neige⁹¹ ». Ces vastes structures de bois qui surmontent la voie ferrée lui ménagent un tunnel artificiel où les trains sont immunisés contre les intempéries. En 1878, la

⁸⁶ Sans titre, *Le Progrès de l'est*, 24 février 1885, p. 2.

⁸⁷ « Le Grand Tronc », *Gazette des campagnes*, 1^{er} février 1864, p. 9.

⁸⁸ « La tempête », *L'Électeur*, 27 février 1886, p. 3.

⁸⁹ « La tempête », *L'Électeur*, 1^{er} mars 1886, p. 2.

⁹⁰ Alexander L. Light, « Addenda au rapport du 14 janvier sur le Chemin de fer de colonisation du nord de Montréal » (20 janvier 1875), *DSQ*, vol. 9, 1875, document n° 11, p. 37.

⁹¹ « Rapport général du ministre des Travaux publics [...] » (1876), *DSC*, vol. 10, n° 6, 1877, document n° 6, p. 196.

longueur cumulée de ces abris totalise 12 ½ milles sur l’Intercolonial⁹². Mais, sur les artères principales comme sur les voies secondaires, les accumulations sont partout inévitables et les compagnies doivent exploiter des chasse-neiges (figure 2.4), dispositifs massifs qu’elles attellent à l’avant d’une locomotive et qui dégagent la voie ferrée en repoussant la neige de part et d’autre. Ces appareils, toutefois, ne sont pas à l’abri des enlisements. Ils ne peuvent rien non plus contre les froids glaciaux, qui accélèrent l’usure des rails, causent des bris prématurés et provoquent des déraillements. À l’hiver 1861, le segment du Grand Tronc entre Montréal et Toronto produit à lui seul 19 accidents mineurs engendrés par des « rails cassés⁹³ ». Les « délais les plus vexatoires » en résultent, selon le mot d’un journaliste montréalais. « Il se passe à peine un jour sans que les trains ne soient jetés hors de la voie ferrée⁹⁴ », s’indigne-t-il à l’hiver 1862. Tenir le temps : défi continual et parfois impossible à relever, comme le reconnaît ouvertement le directeur du Grand Tronc en 1871. Pendant l’hiver, rappelle-t-il au public dans les journaux, « on donne toujours l’ordre [...] de ne faire aucune tentative dans les temps extrêmement froids pour faire le service à l’heure précise⁹⁵ ». La substitution graduelle des rails d’acier aux lisses de fer améliore la durabilité des voies à partir des années 1870, mais le problème des irrégularités hivernales est voué à rester sans solution définitive.

Coûts de construction, coûts d’entretien, coûts d’exploitation liés au déneigement : le combat ferroviaire contre les âpretés de l’hiver frappe tous les postes budgétaires. Les difficultés tendent dès lors à s’aggraver sur les lignes secondaires, où les moyens pécuniaires disponibles sont plus restreints. La fermeture provisoire du chemin de fer constitue parfois l’unique réponse aux assauts répétés de la saison froide. L’hiver 1883, qui sévit avec une remarquable sévérité dans certaines régions, force ainsi quelques capitulations temporaires. En mars, le Waterloo & Magog rend les armes ; « blockaded with snow nearly all of last month⁹⁶ », rapporte un journal local en avril, sa ligne demeure inactive jusqu’au printemps. C’est sur le Quebec Central, qui abandonne ses activités en février, que survient toutefois la plus sérieuse défaite. Alerté, le département des Chemins de fer du gouvernement provincial exige des éclaircissements. Dans une lettre, la compagnie s’explique en citant des tempêtes imparables : « I beg to say that this

⁹² « Rapport annuel du ministre des Travaux publics [...] » (1877), *DSC*, vol. 11, n° 7, 1878, document n° 7, p. 56.

⁹³ *Rapport de la commission nommée pour s’enquérir des affaires [...]*, *op. cit.*, p. 135.

⁹⁴ Sans titre, *La Minerve*, 20 février 1862, p. 2.

⁹⁵ Charles John Brydges, « Le Grand Tronc », *Le Journal des Trois-Rivières*, 13 février 1871, p. 1.

⁹⁶ Sans titre, *Waterloo Advertiser*, 6 avril 1883, p. 3.

company has been unable, owing to the blockade of snow to continue running its trains [...]. That for several weeks previous to that date heavy snow storms and gales prevailed, and it was only with the greatest difficulty during that period, that trains were kept running⁹⁷. »

Ces interruptions hivernales imprévues soulèvent le mécontentement populaire. La fureur est vive, à l'hiver 1883, dans les régions desservies par le Quebec Central. Ses indicateurs, qui continuent de circuler dans l'espace public malgré sa fermeture, trompent ses usagers, comme l'explique en mars un notable de la Beauce. « Aujourd'hui même, malgré les avis officiels publiés dans les journaux et affichés aux gares annonçant l'heure de départ des trains, on a refusé péremptoirement de faire circuler le train en destination de Sherbrooke », méprisant « la prière des voyageurs attendant depuis plusieurs heures à la gare⁹⁸ ». Les tribulations hivernales de la compagnie entachent durablement sa réputation. Le journal personnel de Louis-Alexandre Taschereau, qui est alors étudiant au séminaire de Québec, révèle la triste notoriété qu'elle s'est acquise. Durant tout l'hiver 1885, le jeune diariste multiplie dans son cahier les allusions mordantes à « cette incomparable ligne du Québec Central⁹⁹ », reconnue pour ses irrégularités, ses perpétuels blocages, son service imprévisible. Le 10 février, une énorme tempête complique le déplacement des élèves vers le séminaire : « Semblables au Québec Central, chaque écolier était bloqué et il arrivait tard », s'amuse Taschereau. Le 5 mars, il note : le voyageur partant vers la Beauce peut espérer arriver à l'heure « si les chars ne s'adonnent pas à rencontrer quelques grains de neige [...] », car il n'en faut pas plus que cela pour “dégrader” le Québec Central¹⁰⁰ ».

Les retards anodins sont sans doute les plus courants, mais ce sont les retards démesurés, les engorgements sensationnels qui marquent les esprits avec le plus de vivacité. Entre les années 1860 et 1880, de nombreux voyageurs scandalisés écrivent aux journaux pour partager publiquement leur histoire d'horreur. Des trains qui font naufrage dans des bancs de neige dont ils demeurent prisonniers, immobilisés et paralysés pendant de longues heures, à l'écart des centres démographiques : un déluge, une tempête d'anecdotes semblables déferle dans la presse.

⁹⁷ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 718, dossier 79.4, lettre du Quebec Central Railway au département des Chemins de fer, 26 février 1883.

⁹⁸ *Ibid.*, lettre de H. J. J. Duchesnay au commissaire des Chemins de fer, 27 mars 1883.

⁹⁹ AMM (Montréal), fonds Louis-Alexandre Taschereau, P632, M2004.13.2, Journal intime (1884-1885), 24 janvier 1885.

¹⁰⁰ *Ibid.*, 10 février et 5 mars 1885.

Certaines se démarquent : un train met 48 heures à franchir la distance de Saint-Hyacinthe à Montréal (1862) ; un autre passe 35 heures en route entre Montréal et Saint-Jean (1865) ; d'autres convois s'attardent 72 heures entre Lévis et Rivière-du-Loup (1870), font en 7 heures le trajet de 6 milles séparant Joliette de la jonction de Lanoraie (1884), ou languissent 18 heures entre Montréal et Sorel (1886)¹⁰¹. Chaque hiver enfante de longs enlisements ferroviaires que les contemporains appellent « enneigements » (figure 9.1). Des passagers tenaillés par le froid ou la faim quittent ces convois captifs pour chercher secours chez des cultivateurs ou pour se rendre à la station télégraphique la plus rapprochée, où des locomotives sont appelées en renfort. Ces trains « enneigés » – il faut le rappeler – sont exceptionnels. La vaste majorité des trains qui sillonnent quotidiennement le réseau ferroviaire échappent à ces embourbements prolongés. Mais l'importance du phénomène tient à sa valeur symbolique. L'enneigement des trains est une sorte de régression historique. Il inflige un douloureux démenti aux prétentions, aux promesses de la modernité ferroviaire, comme l'expose, en 1865, un voyageur montréalais victime d'un enneigement : « one begins to doubt whether he lives in an age of steam ; or whether he lives in the early days of Canada¹⁰² ».

L'exaspération que suscite ce retour inattendu des anciennes dépendances à l'égard du climat, cette résurgence de l'archaïsme à l'ère de la vapeur triomphante explique sans doute ce feu roulant de sarcasmes et de railleries qui s'observe dans la presse. L'amertume est parfois palpable. « A head wind or a dark cloud foreshadowing a storm is sufficient to block up the Grand Trunk¹⁰³ », lance un rédacteur privé de son courrier par un enneigement. Les chroniqueurs brodent autour du thème à des fins comiques ou critiques. « Le Grand Tronc met juste quinze jours à faire le trajet de Montréal à Saint-Jean¹⁰⁴ », caricature Arthur Buies à l'hiver 1869, dans sa *Lanterne*. De son côté, Hector Fabre consacre en 1866 une chronique aux mœurs hivernales de Québec. Le train enneigé y est une figure obligée, à laquelle le chroniqueur s'efforce de donner une tournure humoristique. À l'hiver, « les trains partent et n'arrivent plus ». La locomotive

¹⁰¹ « Le Grand-Tronc et ses voyageurs », *L'Ordre*, 3 mars 1862, p. 1 ; « Petite chronique agricole », *Gazette des campagnes*, 14 avril 1870, p. 6 ; « En retard », *La Gazette de Joliette*, 22 janvier 1884, p. 3 ; « Dix-huit heures dans la neige », *L'Électeur*, 1^{er} avril 1886, p. 3.

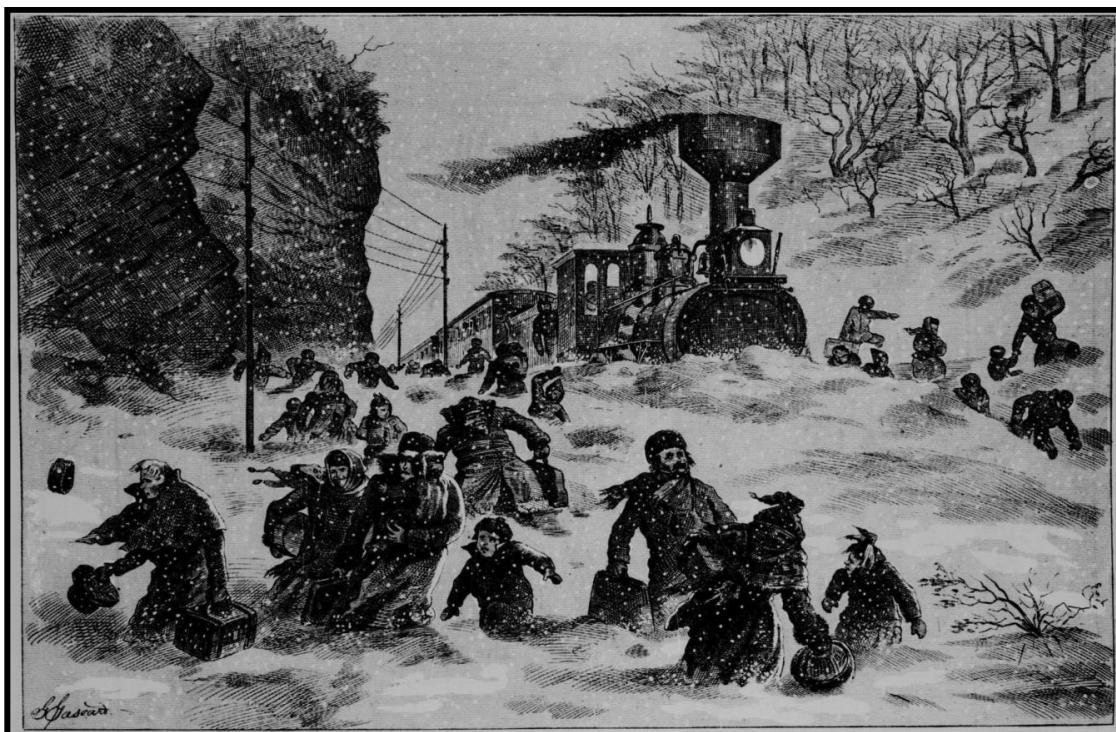
¹⁰² A Traveller, « Adventures in the Wilds of Canada – Grand Trunk Management », *Montreal Herald*, 21 février 1865, p. 2.

¹⁰³ « That Railroad Again », *Waterloo Advertiser*, 9 février 1865, p. 2.

¹⁰⁴ Arthur Buies, *La lanterne. L'ennemi instinctif des sottises, des ridicules, des vices et des défauts des hommes*, édition établie par Jonathan Livernois et Jean-François Nadeau, Montréal, Lux, 2018, p. 173.

s'élance, « on croirait [qu'elle] va dévorer l'espace », mais sa course « s'arrête brusquement et les voyageurs vont s'asseoir sur les bancs de neige » ; « elle s'est *eneigée* ». Les péripéties commencent alors. « Les voyageurs tirent leur montre et se disent que voilà une heure perdue. » La machine finit par se déprendre, mais elle va d'enlisements en enlisements. Puis « on campe dans les *chars* », et « le bois manque, la faim arrive ; bref, personne n'a envie de rire¹⁰⁵ ».

FIGURE 9.1
Un train « enneigé »



Source : « La bordée du nouvel an », *L'Opinion publique*, 1^{er} janvier 1874, p. 8. Les lecteurs de 1874 reconnaissent dans cette image une scène familière, comme le dit la courte légende explicative qui accompagne l'illustration : « Dans ce pays on est exposé à ces retards, surtout lorsqu'on voyage sur le Grand Tronc. Nous avons tous passé par là plus ou moins. »

La rareté relative des enneigements ne dissipe pas le désagrément qu'ils causent. Celui-ci vient non seulement de leur réalité, mais aussi de leur possibilité constante. Pour l'usager, le retard hivernal existe toujours en puissance. C'est une virtualité, une éventualité qui brise l'idéal de la prévisibilité des déplacements. La correspondance familiale du député de Saint-Jean, Félix-Gabriel Marchand, montre que cette incertitude occupe la pensée des voyageurs. À l'hiver 1870, il siège à Québec, qu'il s'apprête à quitter par le Grand Tronc : « En partant demain, je serai à

¹⁰⁵ Hector Fabre, « L'hiver » (1866), *Chroniques*, Montréal, Boréal, coll. « Compact classique », 2007 [1877], p. 68-70.

Saint-Jean samedi ; peut-être le matin, si nous ne sommes pas retardés en route¹⁰⁶. » Le retard, même s'il est presque attendu, n'est cependant pas moins irritant. En février 1869, il arrive à Québec « après avoir voyagé toute la journée et toute la nuit ». La Chambre est presque vide, « la plupart des députés étant enneigés », écrit-il à sa femme. Ce retard lui fait perdre un temps précieux qu'il aurait aimé employer autrement. « J'ai été retenu à Montréal jusqu'à hier soir par la neige [...]. J'en ai été désappointé comme tu le penses bien. J'aurais bien préféré passer le temps d'arrêt avec ma famille¹⁰⁷. »

Ce qui excède les usagers, dans ces enneigements, c'est bel et bien la rupture de la ponctualité et de la régularité que les indicateurs promettent et que la loi exige. Une plainte formulée à Joliette en 1886 martèle cette idée de façon presque obsessive. Les compagnies ferroviaires, proclame-t-elle, ont la responsabilité de « se prémunir contre ces tempêtes de neige » en achetant l'équipement nécessaire, en embauchant un « nombre d'ouvriers suffisant pour déblayer la voie » et « en posant des paraneiges aux endroits requis ». En publiant des horaires, une compagnie inapte à combattre l'hiver prend « des *engagements* qu'elle est incapable d'exécuter ». À Joliette, le Canadien Pacifique n'est pas à la hauteur de cette exigence. Par l'indicateur, la compagnie « contracte une véritable *obligation* », estime l'auteur de la plainte. Elle s'oblige à la régularité « par ses annonces et ses avis publics. Elle *promet* au public de faire un voyage à Montréal tous les jours à des heures *déterminées*. Le public a le droit de compter sur cette *promesse* qui constitue en loi un *engagement* formel. » Le « défaut de circulation » crée un « contretemps fâcheux » qui « fait souffrir le public¹⁰⁸ ». La multiplication, pendant l'hiver, de ces « retards insupportables¹⁰⁹ », comme les appelle un journaliste de Trois-Rivières, inspire à plusieurs le regret du passé et de l'ancien système des diligences : « If the Grand Trunk is not willing to serve the people any better, let us have back our old stages¹¹⁰. » De pareilles protestations abondent.

¹⁰⁶ BAnQ (Québec), P174, S2, P75, lettre de Félix-Gabriel Marchand à sa femme Hersélie Turgeon, 22 décembre 1870.

¹⁰⁷ *Ibid.*, P109, lettre de Félix-Gabriel Marchand à sa femme, février 1869.

¹⁰⁸ « Notre chemin de fer », *L'Étoile du nord*, 27 mars 1886, p. 2. Je souligne.

¹⁰⁹ « Le transport des malles », *Le Journal des Trois-Rivières*, 6 mars 1873, p. 2.

¹¹⁰ Sans titre, *Waterloo Advertiser*, 26 janvier 1865, p. 2.

Mais, dans ces élans nostalgiques, il faut moins lire l'énoncé littéral d'un vœu qu'une figure de rhétorique exprimant le cynisme et l'amertume générés par le sentiment d'une promesse rompue, que certains résument en inversant le thème du triomphe technologique cher aux promoteurs des années 1830, 1840 et 1850. « Je ris du *progrès*. On dit qu'il a dompté la nature. Mensonge ! C'est la nature qui le dompte. [...] Un peu de neige est tombé du firmament, et voilà le Grand-Tronc [...] en retard¹¹¹. » Ce qui est intolérable dans l'enneigement du train, ce n'est pas le blocage lui-même, mais la déception des attentes inculquées par le chemin de fer. L'historien peinerait à l'exprimer plus clairement que les contemporains eux-mêmes : « In old times the business community did not feel the effects of snow-storms blocking up the roads as they do now, for the plain reason that they did not expect any business from a distance in the winter season, and everything was calculated accordingly¹¹². »

*

Les contraintes internes de la technique ferroviaire renouvellement les sensibilités collectives à la ponctualité ; ces sensibilités incitent les compagnies ferroviaires à l'observance d'un service ponctuel, temporellement exact, apte à éliminer les irrégularités et les retards. Ces deux processus historiques se déroulent conjointement et s'entrelacent de façon inextricable. C'est du moins l'interprétation proposée dans les pages qui précèdent. Entre le chemin de fer et les sensibilités temporelles, les déterminations sont réciproques, circulaires. Au fil de leur contact prolongé avec une technologie neuve qui les refaçonne, mais à laquelle elles imposent aussi leurs exigences et leurs valeurs, les populations du XIX^e siècle développent des manières nouvelles d'être dans le temps, de mesurer le temps et de l'employer, d'en valoriser la maîtrise et d'en exécrer la perte.

Ici encore, c'est en vain que l'on chercherait à fournir une preuve définitive de ce mouvement historique des sensibilités, à mesurer avec précision son étendue sociale et le rôle spécifique qu'y joue le chemin de fer, à l'exclusion d'autres phénomènes contemporains. L'étude tend toutefois à montrer que l'accoutumance au train avive, chez ses usagers, le souci de la ponctualité en déplaçant le seuil de tolérance au retard. « But with singular perversity, the man

¹¹¹ X, « Mélanges », *Le Journal des Trois-Rivières*, 20 novembre 1871, p. 2.

¹¹² « Railroad Communications », *Montreal Witness*, 6 mars 1861, p. 4.

who fumes and rages at a delay of eight or ten hours on a railway, would accept with comparative composure nearly a week's interruption to his journey, if his progress depended upon the stage coach or other old-fashioned conveyance¹¹³. » Cette phrase énoncée par un journaliste en 1870 est sans doute exagérée. Mais l'exagération sert le propos : les passagers exigent du chemin de fer ce qu'ils n'exigeaient pas des véhicules traditionnels ; c'est tout le système d'attentes qui se transforme. En rendant techniquement évitables l'irrégularité et le retard, le chemin de fer les rend plus insatisfaisants, plus intolérables. On découvre ici un nouvel avatar d'un phénomène examiné dans les chapitres antérieurs : l'implantation du train dans le cours ordinaire des choses entre 1836 et 1886 institue un horizon d'attente que ses usagers intériorisent progressivement. Cette intériorisation, ce sont les plaintes vivaces que soulèvent les intermittences de la ponctualité qui la révèlent. De fait, elles manifestent des exigences nées de la dissémination des voies ferrées et d'une habitude des chars, et que les chemins de fer eux-mêmes, dans leurs imperfections, peinent parfois à honorer. Bref, elles traduisent une ferroviarisation des sensibilités temporelles.

La ponctualité n'est pas un produit de l'ère ferroviaire, mais le chemin de fer écrit un chapitre fondamental de son histoire. En contribuant au fil du XIX^e siècle à l'enracinement et à la diffusion de la ponctualité dans les pratiques et les sensibilités collectives, il n'invente rien, mais il intervient, pour en infléchir radicalement et durablement le cours, dans un processus historique de longue durée.

¹¹³ « Snow-Drift on the Union Pacific Railway », *Canadian Illustrated News*, 19 mars 1870, p. 314.

CONCLUSION

« NOUS ENTRONS DANS L'ÂGE DE FER »

Montréal, novembre 1876 : sur la rue Saint-Martin, dans Griffintown, Joseph Joly, 69 ans, se fait charcuter une jambe par un convoi du Grand Tronc alors qu'il cherche, agenouillé sur les rails, la pièce de cinq sous qu'il vient d'échapper¹. Sorel, juin 1877 : broyé entre deux dispositifs de couplage, un gamin perd la vie, un soir d'été, en jouant à la gare sur les wagons du South Eastern². Sainte-Rose, août 1881 : le cultivateur Toussaint Beutron dit Major intente une poursuite au Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ; il « se plaint que l'on a toujours négligé de lui construire des passages à travers le chemin de fer qui traverse deux de ses fermes³ ». Saint-Frédéric, août 1882 : Malvina Gagné cueille des bleuets près de la voie ferrée du Quebec Central quand un train la surprend et lui met une jambe « en lambeaux⁴ ». Saint-Jean, novembre 1884 : tandis qu'elle pense à son amoureux, en rédigeant son journal intime, Joséphine Marchand interrompt son geste et prête l'oreille : « J'entends un convoi qui arrive... il est peut-être là⁵. » Richmond, octobre 1886 : une jeune fille debout sur la voie d'évitement envoie « des baisers à un serre-frein de passage sur un train » pendant que s'avance vers elle un autre convoi qu'elle ne voit pas venir ; un passant alerte la soustrait *in extremis* à sa « position périlleuse⁶ ».

On pourrait remplir un volume entier d'histoires semblables et de faits divers émouvants : les archives, les journaux, les écrits intimes et la correspondance en renferment des centaines. Qu'ont en commun ces six anecdotes ? Rien, en apparence. Des fermes, des villes et des villages ; des femmes et des hommes, des enfants et des vieillards, des citadins et des agriculteurs. Les décors, les figurants de ces éclats de la vie d'autrefois partagent peu de choses, sans doute. Et pourtant, une même condition historique se dessine, en filigrane, dans chacune de ces anecdotes, qui fait voir et sentir l'intime cohabitation des gens et des trains dans le dernier

¹ BAC (Ottawa), RG46, vol. 684, dossier n° 1322, « Report of accident [...] » (Grand Tronc), 5 février 1877.

² Sans titre, *La Gazette de Sorel*, 28 juin 1877, p. 2.

³ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS2, contenant 692, dossier 29.2, lettre des avocats de Toussaint Beutron dit Major, 3 août 1881.

⁴ « Accident fatal », *L'Électeur*, 26 août 1882, p. 2.

⁵ Joséphine Marchand, *Journal intime (1879-1900)*, Montréal, Éditions de la Pleine Lune, 2000, p. 94.

⁶ « Richmond », *Le Progrès de l'Est*, 26 octobre 1886, p. 3.

quart du XIX^e siècle : les chemins de fer, dans leur constante présence, peuplent la vie quotidienne des masses anonymes ; partout sur le territoire québécois, les lieux et les objets ferroviaires s'installent dans l'univers des gestes coutumiers, des instants banals, des émotions qui tissent, chaque jour, l'existence d'une collectivité évoluant dans un espace-temps où le train est une réalité désormais familière, habituelle, journalière. Ces anecdotes épinglent des drames qui rompent la monotonie du quotidien, certes, mais elles révèlent par là même les situations usuelles où ils font irruption, le tissu des routines qui rendent ces drames possibles. Elles exposent en ce sens l'intégration du train à ce qu'Arlette Farge appelle le « cours ordinaire des choses⁷ ».

La ferroviarisation de la société québécoise, c'est le processus historique de cette intégration. Les voies ferrées se disséminent sur le territoire ; l'infrastructure ferroviaire colonise l'environnement sensible des populations ; les chars conquièrent des clientèles croissantes ; les wagons familiarisent les corps avec un confort nouveau ; les dangers inhérents au service ferroviaire inculquent aux voyageurs des comportements propres à les rendre inoffensifs ; le train habite ses usagers à une vitesse inédite comme à une ponctualité auparavant inconcevable. Comme les rayons d'un même faisceau lumineux, décomposé par le prisme de l'analyse, ces transformations corrélatives qu'ont restituées les neuf chapitres précédents sont les ramifications multiples d'un processus unique : l'assimilation d'une technologie que des populations massives intègrent à leur existence commune.

En changeant le monde matériel, en instituant de nouveaux objets, qui créent des expériences sensibles nouvelles et qui ouvrent des possibilités techniques inédites, le chemin de fer modifie aussi la mobilité des populations, leurs valeurs, leur vie affective (l'impatience que soulèvent les retards, les plaisirs de l'excursion bucolique, le souci de la ponctualité, etc.) et leur acuité sensorielle (la sensibilité au sifflet des locomotives et le seuil de tolérance à l'inconfort physique, par exemple), leurs usages de l'espace (fréquence des déplacements, utilisation piétonnière de la voie ferrée, renforcement de la villégiature périurbaine, etc.) comme leurs usages du temps (le temps libre du loisir, mais aussi le temps, quotidien, qu'il faut maîtriser et

⁷ Voir Arlette Farge, *Le cours ordinaire des choses dans la cité du XVIII^e siècle*, Paris, Seuil, coll. « La librairie du XX^e siècle », 1994, p. 8 et p. 67. Sur la notion de « vie quotidienne », voir aussi Merete Lie et Knut H. Sørensen, « Making Technology Our Own ? Domesticating Technology into Everyday Life », dans Merete Lie et Knut H. Sørensen (dir.), *Making Technology Our Own ? Domesticating Technology into Everyday Life*, Oslo, Scandinavian University Press, 1996, p. 2-3 et p. 14.

économiser). Vers 1830, au moment où il commence à conquérir les discours et l'opinion au Bas-Canada, le chemin de fer est une idée, une réalité étrangère, merveilleuse, qui n'existe qu'en puissance ; en 1886, « en pleine ère de chemins de fer », le train est presque devenu « aussi ordinaire que la simple voiture⁸ », selon le mot d'un journaliste de Québec. Au cours du demi-siècle qui suit son émergence, en 1836, il s'insère dans la trame des manières d'être, d'agir, de sentir et de penser qui structurent la vie courante. Le train, en un mot, se grave dans les corps et les esprits.

On pourrait synthétiser ce processus en recourant à la métaphore de l'infusion. La substance active que l'on fait infuser modifie les propriétés du milieu liquide où elle baigne. L'introduction de la technologie ferroviaire au sein de la société du XIX^e siècle produit une infusion similaire : les chemins de fer eux-mêmes, qui engendrent des effets et qui sont en ce sens de véritables *acteurs sociaux*⁹, et les compagnies qui les exploitent altèrent peu à peu les propriétés du milieu de vie et des collectivités qui l'habitent. Cette mutation historique, on peut la dire culturelle, au sens anthropologique du mot, dans la mesure où elle touche simultanément l'écoumène et l'entrelacs des pratiques, des sensibilités et des représentations qui fondent la vie de ses habitants.

Mais la métaphore de l'infusion est insuffisante, car elle ignore le double mouvement que met en lumière l'analyse du processus d'assimilation. Le chemin de fer n'est pas un corps étranger imposé de l'extérieur. C'est de la collectivité elle-même qu'émergent les acteurs qui le construisent ; et c'est la collectivité elle-même qui lui donne forme en l'assimilant.

Le système ferroviaire tel qu'il s'implante et fonctionne sur le territoire québécois (entendons par là l'ensemble des trajets, des équipements, des règlements, des offres et du service qui composent concrètement l'expérience du train, bref la manière dont la technologie ferroviaire, ensemble de principes abstraits, s'actualise dans un système historique particulier) résulte d'une continue élaboration collective. L'ensemble des acteurs qui participent à la construction du réseau (une communauté sollicitant un subside, le parlement adoptant une loi, des

⁸ « Le réveil », *L'Événement*, 23 avril 1881, p. 2.

⁹ Voir à ce sujet Bruno Latour, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2007 [2005], p. 103 et suivantes.

promoteurs concevant un projet, etc.), qui fixent des usages divers (les cultivateurs qui fréquentent les marchés du samedi, les curés qui organisent des pèlerinages, etc.), qui modèlent les conditions du voyage (les producteurs de guides, les passagers qui fument dans les trains, les camelots qui y vendent les journaux, etc.) et qui formulent des requêtes ou énoncent des plaintes (des villégiateurs réclamant des trains de banlieue, des usagers déplorant la lenteur d'un convoi local, d'autres signalant le vice des chars-dortoirs, etc.) forgent le système ferroviaire et lui impriment une évolution permanente. Entre ces acteurs, la distribution du pouvoir est toujours inégale : certains exercent une influence réelle sur le système, tandis que d'autres, à l'évidence, restent impuissants à faire entendre leurs voix, forcés d'endurer ce qu'ils subissent et dénoncent. Mais on aurait tort de localiser le pouvoir dans un foyer unique. Ses sources sont plurielles et c'est à partir d'une multiplicité de lieux qu'il s'exerce. Un concours d'actions émanant d'innombrables acteurs façonne et travaille à chaque instant le système ferroviaire, dont l'évolution et la vie mouvementée traduisent un processus d'assimilation continu.

Entre les chemins de fer et les populations qui interagissent avec eux, les déterminations sont réciproques. L'étude révèle plusieurs visages de cette circularité. Rappelons quatre exemples : la construction d'une ligne s'appuie sur une mobilité préexistante que sa mise en service tend à intensifier en accentuant la fréquence des déplacements ; la villégiature influence l'offre des compagnies et l'horaire des trains, le chemin de fer la renforçant en retour en facilitant et en diversifiant les pratiques des villégiateurs ; le wagon adoucit l'expérience corporelle du voyage et génère une intolérance à l'inconfort qui provoque son remodelage continu ; l'inédite vitesse du train amplifie la quête d'accélération dont elle est elle-même le produit. On peine dans chacun de ces cas à distinguer la cause de l'effet, puisque les deux s'enchevêtrent. Le système ferroviaire et le système socioculturel se façonnent mutuellement et se transforment de façon en quelque sorte synergique. Ce qu'est en 1886 la société québécoise, elle ne pourrait pas l'être sans le système ferroviaire qu'elle construit dans les cinq décennies précédentes, et qui est l'une de ses composantes organiques. On définit généralement, par habitude, les « sociétés » comme des regroupements d'êtres humains. Mais elles sont à vrai dire des assemblages symbiotiques d'êtres humains et d'êtres inanimés, les seconds étant presque aussi agissants que les premiers¹⁰.

¹⁰ *Ibid.*, p. 13 et p. 104-105.

L'avènement du chemin de fer est-elle une « révolution » ? J'hésite à souscrire à ce mot. Non parce que les effets du rail, au XIX^e siècle, seraient superficiels ou négligeables ; l'analyse, au contraire, n'a jamais cessé de montrer la profondeur des transformations qu'il suscite. Mais parce que les connotations de la notion de « révolution » me paraissent inaptes à refléter le caractère progressif, évolutif, toujours inégal de la ferroviairisation, qui relève davantage du processus que de la rupture. La ponctualité des trains, comme valeur et comme réalité, s'affine graduellement et suppose le concours, par exemple, d'actions multiples (des contraintes techniques, la diffusion des indicateurs, des plaintes, des lois, etc.). En insistant sur les discontinuités, la notion de « révolution » tend d'ailleurs à enfermer l'avènement du chemin de fer dans le « temps court¹¹ » de l'événement et à rendre invisibles les continuités historiques dans lesquelles il s'insère. Des lignes reprennent les tracés d'anciennes routes, des trains continuent de voyager avec une lenteur presque chevaline, la caisse des premiers chars rappelle l'ossature des diligences. La villégiature, le désir de vitesse, le souci de la ponctualité ? Les chemins de fer n'ont rien inventé de ces réalités, même s'ils en renouvellement les formes ou les modalités. Plusieurs des réalités que transforme le rail s'enracinent dans une « longue durée » qu'il ne brise pas, mais qu'il prolonge et perpétue au contraire. La notion de « ferroviairisation » n'a pas pour ambition d'offrir un modèle général, mais la problématique historique qu'elle applique au chemin de fer suggère une perspective que l'on pourrait avec profit appliquer à d'autres technologies.

C'est dans l'humilité, pourtant, qu'il faut clore cette enquête historique. L'histoire, écrit Henri Marrou, « ne connaît jamais que des succès partiels, tout relatifs, hors de proportion avec l'ambition initiale. » De sa lutte pour comprendre « les profondeurs déroutantes de l'être », l'historien, captif des documents qu'il parvient à rassembler, « revient avec un sentiment aigu de ses limites, de sa faiblesse, de son humilité¹². » Le texte qu'il écrit, certes, construit un récit cohérent ; il tend à masquer les trous, voire à faire oublier les mille incertitudes auxquelles il s'est arraché¹³. Mais faisons pour finir un effort d'autocritique. L'enquête a-t-elle prouvé les transformations qu'elle s'est efforcée de saisir ? Plusieurs d'entre elles, mesurables, sont fermement établies – l'expansion du réseau et la croissance de la circulation, par exemple. Mais, dès qu'elle tente de retracer le mouvement historique des comportements, des sensibilités, des

¹¹ Voir Fernand Braudel, *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2013 [1969], p. 45 et suivantes.

¹² Henri-Irénée Marrou, *De la connaissance historique*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2016 [1954], p. 52.

¹³ Voir Antoine Prost, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2014 [1996], p. 265.

mentalités, l'analyse s'aventure dans un domaine du réel où les contours des phénomènes s'estompent et où le jeu des causes et des effets, nébuleux, échappe à l'administration de la preuve. Les sources me paraissent étayer fortement les hypothèses et les analyses proposées ici. Deux lacunes, toutefois, forcent à relativiser les résultats nécessairement modestes de l'enquête.

La première résulte de la focalisation de l'étude : en concentrant toute son attention sur la vie ferroviaire, seul moyen d'en faire un examen approfondi, elle tend à l'isoler du système technologique auquel elle s'intègre au XIX^e siècle. Les populations qui prennent les chars utilisent aussi le télégraphe, montent aussi sur les bateaux à vapeur, entendent aussi le sifflet des usines, assistent aussi, vers 1880, à la naissance du téléphone, par exemple. Comment déterminer, dans l'évolution de la valorisation de la vitesse, la part qui revient au train et celle qui revient à l'habitude de la transmission télégraphique ? Comment distinguer, dans la mutation des sensibilités à l'inconfort, ce qui ressortit à l'expérience des chars-palais et ce qui dérive, par exemple, de l'expérience du luxe maritime ? Quel rôle spécifique, en un mot, le chemin de fer joue-t-il dans les transformations analysées ? Cette question est évidemment vouée à rester sans réponse, mais l'étude de l'assimilation d'autres systèmes techniques, au XIX^e siècle, apporterait sans doute un éclairage historique utile.

La deuxième lacune concerne l'aire – sociale et géographique – de diffusion des phénomènes étudiés. Les sociétés, comme les époques, n'ont jamais l'homogénéité qu'il est facile de leur supposer rétrospectivement. Des systèmes pluriels de pratiques, de sensibilités et de représentations cohabitent toujours, et « la simultanéité de comportements décalés disqualifie toute généralisation hâtive ¹⁴ ». Plusieurs diffusions, spatiales et sociales, sont aisément perceptibles : le réseau se dissémine sur la totalité du territoire ; la clientèle de l'excursion ferroviaire se popularise au fil du siècle ; le train conquiert un vaste contingent d'usagers dont la diversité sociale est frappante, alors que les compagnies s'efforcent de capter des clientèles disparates en diversifiant leur offre et leur flotte, par exemple. Des clivages se dessinent parfois avec clarté : les pratiques de villégiature que renforce le chemin de fer sortent assez peu des cercles restreints de la bourgeoisie citadine ; l'accélération des trains concerne principalement

¹⁴ Alain Corbin, « Du Limousin aux cultures sensibles », dans Jean-Pierre Rioux et Jean-François Sirinelli (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1997, p. 107.

quelques itinéraires interurbains ; le prix des billets de train le rend souvent inaccessible aux fractions les moins nanties des classes ouvrières urbaines.

Mais, au-delà de ces tendances générales, il reste difficile de dessiner précisément la cartographie sociale de la ferroviairisation. Quels sont, exactement, les groupes et les populations qui se ferroviaisent, ceux qui échappent au mouvement, et ceux qui résistent, en vain, à l'invasion du chemin de fer dans leur environnement ? Combien de fois les usagers doivent-ils prendre le train pour que celui-ci refaçonne leur seuil de tolérance à l'inconfort, à la lenteur et aux retards ? Les usagers occasionnels sont-ils ferroviairisés ? Les mêmes expériences (la lecture de l'indicateur ou la trépidation des wagons, par exemple) produisent-elles le même effet sur des groupes différents ? Comment mesurer la gradation et la disparité d'un processus qui connaît des degrés et des variantes ? Ici encore, les lumières de l'analyse ne réussissent pas à dissiper l'obscurité profonde de notre ignorance. Les sources existantes, assurément, limitent le spectre des explorations possibles. Mais des études, plus ciblées, sur la vie ferroviaire de telle localité, de telle région permettraient peut-être de préciser le tableau.

Malgré les doutes, une certitude cependant reste entière : au Québec comme ailleurs en Occident, le chemin de fer, agent historique majeur, transforme l'univers et la vie de populations massives et sans cesse croissantes. Alors que le réseau des voies ferrées grandit continuellement, la proportion des habitants qui échappent au champ d'influence des trains s'amoindrit. En 1844, au Bas-Canada, le recensement dénombre environ 228 000 individus ayant 9 ans ou moins, nés depuis 1835 : le tiers de sa population (32,6 %) a donc vu le jour avec ou après le chemin de fer (1836)¹⁵. En 1881, le portrait n'est plus le même. On compte alors, parmi les habitants du Québec, 1 147 908 personnes qui ont 45 ans ou moins, nées entre 1836 et 1881. Ce groupe, qui constitue environ 84,5 % de la population, n'a jamais vécu dans un Canada préferroviaire, monde désormais lointain. Quant aux personnes ayant 51 ans ou moins, nées en 1830 ou après, et ne conservant vraisemblablement aucun souvenir des années ayant précédé l'existence du chemin de fer, elles forment près de 90 % de la population¹⁶.

¹⁵ *Récapitulation, par districts et comtés, des retours du dénombrement [...] 1844*, Montréal, Derbshire & Desbarats, 1846, p. 2.

¹⁶ *RC*, 1880-81, vol. 2, p. 68-83.

Que signifient ces chiffres ? Peu de choses, bien sûr. Mais ils aident à mesurer l'ampleur d'un processus : dans les années 1880, déjà, le monde préferroviaire est presque effacé de la mémoire vive. Pour la vaste majorité de la population du Québec, le chemin de fer est une réalité inhérente à la vie, car le monde, pour ainsi dire, n'a jamais existé sans lui : ceux qui sont nés au Canada ont grandi dans un univers qui se ferroviaisait et les immigrants, de leur côté, ont retrouvé dans la vallée laurentienne une technologie qu'ils avaient sans doute connue dans les îles britanniques ou sur le vieux continent.

Au milieu du XIX^e siècle, ceux qui assistent, fascinés, à l'irrésistible montée des chemins de fer et qui s'arrêtent pour réfléchir aux innovations de leur époque sentent et perçoivent, au moins confusément, l'importance des transformations en cours, certaines bien visibles, d'autres plus souterraines. La puissance de la locomotive est si frappante, l'expérience du train est si marquante, l'emprise que le rail exerce sur les esprits est si forte que les contemporains voient souvent dans le chemin de fer une image métonymique de leur temps, comme l'indiquent les expressions qu'ils utilisent pour le nommer ou le décrire. En 1845, un journaliste de Québec constatant le triomphe du rail sur les canaux appelle son époque « notre *âge de fer*¹⁷ » ; des habitants de Kamouraska soutenant la construction d'un chemin de fer parlent en 1850 du « siècle métallique où nous vivons¹⁸ » ; un poète de L'Islet évoque à son tour son « siècle de fer¹⁹ », en 1865, dans un pastiche héroï-comique sur le Grand Tronc. Le paradigme de ces étranges chrononymes est varié. Ils existent également chez les anglophones : l'ingénieur Thomas Keefer voit dans les années 1850 « the first Canadian age of iron²⁰ ». Il faut certainement relativiser la signification de ces désignations ferrugineuses, qui relèvent du lieu commun. Le XIX^e siècle voit effectivement fleurir nombre d'expressions comparables, qui singent le lexique de la géologie en associant « telle ou telle innovation au cours majestueux de l'histoire humaine²¹ ». Le recours aux chrononymes ferroviaires, pourtant, n'est pas totalement anodin. Il résume, en quelques mots, l'ensemble des transformations dont les contemporains pensent être témoins : il révèle à quel

¹⁷ « Canaux et chemins de fer », *Le Canadien*, 15 octobre 1845, p. 2. Souligné dans le texte.

¹⁸ Kamouraskiens, « Améliorations dans [...] », *Le Journal de Québec*, 26 décembre 1850, p. 1. Souligné dans le texte.

¹⁹ Arthur Cassegrain, *La Grand-Tronciade ou itinéraire de Québec à la Rivière-du-Loup*, Ottawa, Desbarats, 1866, p. 75.

²⁰ Thomas Coltrin Keefer, « Travel and Transportation », dans *Eighty Years' Progress of British North America [...]*, Toronto, L. Stebbins, 1863, p. 221.

²¹ Jean-Baptiste Fressoz, « “The age of” et ses problèmes. Du phrasisme matériel dans l'écriture de l'histoire », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n° 64, 2022/1, p. 176.

point le chemin de fer, métonymie de leur siècle, symbolise à leurs yeux une transfiguration de leur univers ; il traduit une conscience historique marquée par le vif sentiment d'habiter un monde en mutation, un nouvel âge qui en remplace un autre voué à disparaître.

Les écrivains, sensibles aux bouleversements de la modernisation, expriment cette conscience historique avec une force particulière. Vers 1860, les plus patriotiques se tournent, avec un sentiment d'urgence, vers le passé pour y recueillir, afin de les consigner, les fruits d'un patrimoine littéraire oral et ancestral (contes, légendes, chansons) dont la survie leur semble menacée. C'est souvent le chemin de fer, dans leurs écrits, qui incarne la disparition prochaine des « oiseaux des bois » et des « vieillards chargés d'années », figures d'un héritage ancien qu'efface « le sifflet de la locomotive²² ». Même image dans un poème de Louis Fréchette sur « la forêt canadienne », où « un sifflet de locomotive » enterre le murmure des bois, empêchant le poète d'entendre les « souvenirs glorieux », le « passé mystérieux » et « l'immense épopée » de la vieille forêt, qui a connu « des temps révolus²³ ». La tradition s'efface, le passé s'éteint. Face à ces bouleversements, certains affichent un air nostalgique ; d'autres saluent sans regret, comme Arthur Buies, la modernité ferroviaire qui creuse la tombe d'un vieux Canada. « Nous entrons dans l'âge de fer, et nous y entrons brusquement, à pieds joints », lance-t-il en 1874, dans une conférence. Tous perçoivent le mouvement d'une histoire qui court à toute vapeur vers un monde à venir, tandis que s'évanouit, irréversiblement, « le souffle languissant d'un long passé²⁴ ».

²² Edmond Lareau, *Histoire de la littérature canadienne*, Montréal, John Lovell, 1874, p. 294.

²³ Louis Fréchette, « La forêt canadienne », *Les fleurs boréales. Les oiseaux de neige*, Québec, C. Darveau, 1879, p. 143-150.

²⁴ Arthur Buies, « De la réciprocité avec les États-Unis » [1874], *Chroniques II*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, coll. « Bibliothèque du Nouveau monde », 1991, p. 249-250.

ANNEXE 1

Notes explicatives accompagnant les tableaux

Tableau 1.1

Seules sont considérées comme des « chartes ferroviaires » celles qui rassemblent ces trois caractéristiques : une compagnie ferroviaire est une compagnie possédant simultanément le pouvoir de construire un nouveau chemin de fer, le pouvoir d'exploiter ce chemin de fer en l'offrant à l'usage du public et le pouvoir de l'exploiter en utilisant des locomotives à vapeur. Certaines chartes – celles, par exemple, des compagnies aspirant à construire un pont ou à exploiter des tramways hippomobiles – donnent l'un ou l'autre de ces pouvoirs, mais seules celles conférant l'ensemble des trois à une même compagnie sont comptabilisées, même quand elles sont octroyées à des compagnies minières, industrielles ou manufacturières.

Tableau 1.2

Il existe deux manières de mesurer l'étendue cumulative du réseau ferroviaire. Pour en dresser un portrait précis, il faut distinguer deux types de voies ferrées : les chemins de fer *en service*, d'une part, autrement dit les lignes sur lesquelles circulent des trains réguliers offerts à l'usage du public, assujettis à un horaire déterminé et transportant des voyageurs et des marchandises ; les chemins de fer *existants mais non exploités*, d'autre part, c'est-à-dire les voies ferrées virtuellement exploitables, mais sur lesquelles les trains réguliers ne circulent plus ou ne circulent pas encore. Les longueurs inscrites dans l'hémisphère droit du tableau additionnent les voies ferrées en service et les voies ferrées non exploitées, tandis que celles de la partie gauche ne concernent que les voies ferrées en service.

Dans la mesure, cependant, où cette catégorisation binaire n'épuise pas la diversité des cas de figure, des précisions s'imposent. Certaines des branches secondaires qui se greffent aux lignes principales ont une vocation industrielle : elles ont pour fonction d'assurer le transport, sur de courtes distances, de ressources naturelles, de produits manufacturiers ou des marchandises déchargées dans les ports. Elles sont classées parmi les voies ferrées existantes, mais ne sont pas comptabilisées parmi les voies ferrées en service : les trains qui y circulent ne sont guère assujettis à des horaires publiquement affichés, et ne sont pas non plus offerts aux voyageurs. Certains tronçons ferroviaires (les cas sont rares) ne sont pas, à strictement parler, ouverts à la circulation régulière, mais ils voient néanmoins passer des voyageurs occasionnels : pour cette raison, je les range parmi les voies ferrées en service. Les calculs cumulatifs tiennent compte des tronçons abandonnés : ceux qui ne le sont que temporairement sont comptabilisés parmi les voies ferrées existantes ; je soustrais les autres, tronçons démantelés ou abandonnés définitivement, des longueurs cumulatives, tant dans la colonne des voies ferrées en service que dans celle du réseau ferroviaire total. Quant aux voies d'évitement et de garage, je ne les comptabilise pas.

Quelques remarques s'imposent, enfin, sur la précision des chiffres. J'ai systématiquement visé dans le calcul des longueurs de chaque tronçon à obtenir des chiffres exacts : dans nombre de cas, la longueur des lignes et de leurs segments constitutifs est mesurée avec une précision décimale par les inspecteurs de chemins de fer. Les indicateurs fournissent aussi parfois une mesure très précise de la distance entre les gares. Quand les sources disponibles donnent, pour un même tronçon, plusieurs chiffres différents, celui provenant du document le plus fiable (un rapport d'inspection officiel signé par un ingénieur, par exemple, l'emporte sur les horaires qui paraissent dans les journaux) a invariablement été retenu. Les données géospatiales de Google Maps, qui permettent de mesurer la distance entre deux points (en fonction d'une ligne que l'on peut former librement et à laquelle on peut imposer des courbures précises pour suivre le tracé des voies ferrées), ont parfois été mises à contribution. Elles ne sont cependant jamais utilisées en tant que sources. Le rôle qu'elles jouent est pour ainsi dire purement consultatif : elles ont parfois permis de valider un chiffre dont la valeur pouvait a priori paraître incertaine, ou encore, à l'inverse, de comparer plusieurs chiffres contradictoires et d'éliminer ainsi, parmi un ensemble, les sources les moins fiables. Dans plusieurs cas, les seules sources disponibles, sur tel tronçon, ne fournissent que des chiffres arrondis : la longueur cumulative du réseau repose donc sur l'addition de chiffres décimaux et de chiffres arrondis (ou que l'on doit à tout le moins supposer tels). J'ai toujours maintenu la notation décimale, sans arrondir moi-même les chiffres retenus. Mais celle-ci ne doit pas faire illusion : les longueurs indiquées demeurent fatallement approximatives, même si elles atteignent un haut degré de précision.

Tableau 1.3

Les données concernent uniquement les trains réguliers (programmés dans un horaire) transportant des voyageurs. Les départs quotidiens fonctionnent généralement du lundi au samedi, les horaires n'étant pas en vigueur le dimanche, même s'il arrive au cours de la période que des trains réguliers circulent le dimanche. Les quinze années sélectionnées l'ont été en fonction de la disponibilité des données : celles dont les données sont complètes et permettent de reconstituer, pour un même mois, les départs quotidiens dans l'ensemble des gares terminales (offrant ainsi une contemporanéité réelle) ont été privilégiées. Quant aux trains de banlieue, seuls les départs de la gare urbaine centrale (Bonaventure) sont considérés : quand on compte, par exemple, 6 trains par jour dans chaque direction entre Montréal et Lachine, le chiffre retenu est 6 et non 12, même si la gare de Lachine pourrait théoriquement être considérée comme une « gare terminale » de la région urbaine montréalaise.

La distribution des cases blanches et hachurées montre l'évolution de la géographie des têtes de ligne urbaines et des lieux de départ et d'arrivée des trains au cours de la période. L'établissement des gares et de leurs années d'activité a fait l'objet d'une reconstitution essentiellement fondée sur les sources mobilisées dans les tableaux 1.1 et 1.2. La colonne concernant « La Prairie / Saint-Lambert » regroupe les activités du Champlain & St. Lawrence, dont la tête de ligne initiale (La Prairie, 1836-1852) est progressivement déménagée à Saint-Lambert au cours des années 1852 et 1853. La colonne concernant « Saint-Lambert / Longueuil » regroupe, par commodité, les activités du Montreal, Portland & Boston (loué au South Eastern Railway à la toute fin des années 1870), dont le terminus est Saint-Lambert (1873-1879), puis Longueuil et Saint-Lambert (1879-1886), et du Montreal & Sorel (1882-1886), dont le terminus est également Saint-Lambert. Les trains de ces compagnies ont régulièrement la gare

Bonaventure (Grand Tronc) comme terminus réel, mais, comme le montrent les indicateurs et nombre de documents d'archives, leurs chars se trouvent attachés, en fait, à des trains réguliers du Grand Tronc entre Saint-Lambert et Montréal : les départs que leurs horaires annoncent à la gare Bonaventure coïncident en effet systématiquement avec les départs des trains réguliers du Grand Tronc, leurs trains se séparant de ceux du Grand Tronc en sortant du pont Victoria à Saint-Lambert, point à partir duquel ils poursuivent leur trajet sur leur propre voie ferrée. La gare de Lévis (rue Saint-Georges) est située sur les hauteurs de la ville, contrairement aux deux autres, situées sur le littoral. Elle appartient d'abord au Lévis & Kennebec, puis à partir de 1881 au Quebec Central Railway, qui déplace ensuite définitivement son terminus à la gare de l'Intercolonial (1885). L'éphémère gare de Saint-Sauveur est celle du chemin à lisses de Québec et Gosford ; le terminus est déplacé à la gare du Palais (Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, 1877-1882 / Chemin de fer du Nord, 1882-1885 / Canadien Pacifique, 1885-1886) en 1881 au moment où la compagnie reprend ses activités sous un nouveau nom (chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean). Les gares de Pointe-Lévis (Grand Tronc) et de Lévis (Intercolonial) sont situées à proximité, mais elles restent deux stations séparées. La colonne concernant les gares de Hochelaga et Dalhousie regroupe les deux terminaux successifs du chemin de fer liant Montréal à Ottawa et Québec par la rive nord du fleuve et des Outaouais. La station Hochelaga fonctionne comme terminal entre septembre 1876 et décembre 1882, date à partir de laquelle les activités terminales sont déplacées sur le site des anciennes casernes de la porte de Québec (gare Dalhousie).

Tableau 1.4

J'entends par « station » ferroviaire tout point d'arrêt (terminal ou intermédiaire) où des trains réguliers, selon des horaires fixes et préétablis, laissent monter ou descendre des voyageurs. Les stations ne sont pas toujours munies d'une gare, c'est-à-dire d'un édifice fonctionnant comme une aire de services ; certaines ne sont que des points d'arrêt (appelés « haltes », « stations à pavillon » ou *flag stations*) mis à la disposition des usagers.

Le nombre de stations répertoriées est certainement très proche de la réalité, mais il demeure fatallement approximatif, malgré la méticulosité du calcul : la reconstitution, rendue difficile par le caractère partiel des indicateurs et des collections archivistiques, suppose un travail déductif prudent et le croisement méthodique d'indicateurs variés. Pour une même année, les indicateurs conservés ne datent pas toujours du même mois : l'addition des stations recensées dans les guides ne reflète pas forcément, en ce sens, une contemporanéité absolue. Certains horaires sont moins exhaustifs que d'autres et plusieurs ne recensent guère la totalité des stations intermédiaires. Le nombre de stations, par ailleurs, n'est jamais purement cumulatif, même si la vaste majorité des stations perdurent dans le temps : des stations naissent et meurent, quelques-unes (secondaires et rurales) ne semblent connaître qu'une existence temporaire, plusieurs voient leur nom changer et certaines ne sont desservies que par des trains locaux. En l'absence de sources probantes, on ne peut jamais supposer, par exemple, qu'une station existant en 1878 existe encore en 1881 ; il m'a cependant fallu, dans quelques cas, fonder le calcul sur des suppositions semblables. Quand les collections le permettent, je fonde ce calcul sur le croisement d'un grand nombre d'indicateurs datant de la même année, tout en cherchant à limiter les incertitudes en recourant au besoin à des sources complémentaires (la presse et les imprimés touristiques). Deux ou plusieurs chemins de fer ont parfois une station en commun, lieu de

jonction où se croisent différents itinéraires ; ces doublons sont évidemment retirés du calcul. Il arrive, enfin, qu'une localité soit pourvue de deux gares géographiquement séparées, comme c'est le cas non seulement à Montréal, mais aussi à Lévis, Sorel, Saint-Hyacinthe, Lachine, Waterloo et Sherbrooke, par exemple, dans les années 1880. Quand les sources disponibles démontrent clairement cette séparation physique et fonctionnelle, ces gares sont comptabilisées comme des stations indépendantes, même si elles sont situées dans la même localité.

Tableau 4.1

Les chiffres doivent sans doute être considérés comme approximatifs. Dans trois cas (1843, 1850, 1855), les documents parlementaires et les rapports annuels reproduits dans la presse donnent des chiffres légèrement différents ; j'ai retenu le plus faible. Mais il faut ajouter que les chiffres déclarés sous-estiment probablement le nombre réel de passagers : comme le suggère le fait que la compagnie déclare parfois des nombres fractionnaires (55 295 ½ passagers en 1850, par exemple), les chiffres paraissent renvoyer au nombre de tarifs réguliers payés par le public plutôt qu'au nombre de personnes montant dans les wagons. Dans la mesure où les enfants paient leur billet la moitié du prix régulier, on peut penser que la compagnie comptabilise chaque enfant comme ½ passager. Le chiffre de 1857 est une estimation calculée d'après l'un des livres de comptes de la compagnie : la comparaison du nombre de passagers et des recettes issues des billets permet, pour 1856, d'établir un rapport que, par extrapolation, j'applique aux premiers mois de 1857, dont seules les recettes sont connues.

Tableau 4.2

Les chiffres du GTR (Grand Tronc), de l'ICR (Intercolonial), du SS&C (Stanstead, Shefford & Chambly), du QCR (Quebec Central Railway), du M&V (Montreal & Vermont) et du MVR (Massawippi Valley Railway) concernent chaque fois la période de 12 mois se terminant le 30 juin. Quant au C&G (Carillon & Grenville), les chiffres entre 1877 et 1881 concernent l'année du calendrier ; ceux entre 1882 et 1886 se rapportent aux périodes de 12 mois finissant le 30 juin de chaque année. Une partie du nombre de 1882 est ainsi peut-être déjà compris dans celui de 1881. La hausse de la fréquentation du Grand Tronc en 1883 est reliée à son absorption du Great Western Railway, l'une des grandes compagnies ontariennes de l'époque.

Tableau 4.3

La colonne « Nombre de passagers sur le territoire » indique le nombre total approximatif de passagers ayant voyagé pendant l'année sur l'ensemble des chemins de fer du territoire québécois. Ce nombre est obtenu par l'addition des chiffres annuels fournis par chaque compagnie ferroviaire dont la ligne est exploitée. En ce qui concerne les compagnies dont le réseau est international ou interprovincial (comme le Grand Tronc (1861, 1871, 1881) et l'Intercolonial (1881)), il est parfois impossible, à partir des données existantes, de restituer le nombre exact de passagers ayant circulé uniquement à l'intérieur des frontières du Québec. Ces cas ont fait l'objet d'une estimation (toujours conservatrice) rigoureusement contrôlée par les sources disponibles. Il faut noter également que les statistiques de fréquentation d'une compagnie

sont parfois inexistantes pour l'une ou l'autre des années du recensement : dans ces cas, c'est le chiffre d'une année adjacente (1860, par exemple) qui est retenu. Pour l'année 1881, les données retenues concernent, pour certaines compagnies, l'année se terminant le 30 juin 1882 (ce sont parfois les seules disponibles).

L'indice de fréquentation ferroviaire désigne le rapport, enregistré sur le territoire du Québec, entre nombre d'habitants et nombre de passagers (ou plus exactement de *voyages*, chaque passager pouvant faire plusieurs voyages dans une année). À l'évidence, les chiffres n'ont qu'une valeur indicative : beaucoup des passagers circulant sur les lignes québécoises ne sont pas des habitants du Québec, et beaucoup d'habitants du Québec circulent sur des lignes étrangères. La pertinence du rapport entre nombre de passagers et nombre d'habitants sur le territoire est donc limitée. Mais il m'a semblé qu'il offrait néanmoins un indice révélateur de l'implantation du chemin de fer dans les pratiques.

Tableau 4.4

Les prix courants sont ceux qui s'appliquent aux adultes (les enfants bénéficiant d'un tarif réduit). Les prix qui ne sont pas des chiffres ronds (5,19 \$, 2,96 \$, etc.) sont des prix reconstitués à partir des échelles tarifaires et des tables de distance des compagnies correspondantes : il faut par conséquent les considérer comme approximatifs.

La colonne des prix spéciaux regroupe les tarifs offerts lors d'occasions spéciales (événement, excursion festive, etc.) et annoncés explicitement comme des rabais ou comme des tarifs avantageux. Dans plusieurs cas, les annonces ne donnent aucune information sur la classe à laquelle s'appliquent les prix spéciaux (la division des classes existe souvent lors des excursions, mais pas toujours) : dans ces cas, les prix sont inscrits dans la colonne de la première classe, la publicité s'adressant principalement aux groupes sociaux qui bénéficient d'un temps libre et de moyens pécuniaires suffisants. Dans quelques cas, les annonces n'indiquent pas le type de trajet (aller simple ou aller-retour) auquel le prix est applicable : dans ces cas, les prix sont inscrits dans la colonne de l'aller simple, car les compagnies ont coutume d'identifier nommément (le cas échéant) les prix qui concernent les allers-retours. Dans certains cas, enfin, on ne sait pas, en lisant les annonces du Grand Tronc, si le tarif inclut ou non la traversée du fleuve de Lévis à Québec et de Longueuil à Montréal (avant l'ouverture du pont Victoria en décembre 1859) : à certains des prix inventoriés s'ajoute ainsi potentiellement le coût (de 0,05 \$ à 0,25 \$, selon les annonces) des traversées. La ligne concurrente du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, sur la rive nord, est ouverte en février 1879.

Les vingt-cinq dates décrites dans le tableau ont été sélectionnées en fonction de la disponibilité des données et de manière à offrir une vue synthétique des différentes facettes du phénomène (la différence entre les classes, entre les types de trajet, entre les prix courants et les prix spéciaux, entre les compagnies rivales, entre la saison estivale et la saison hivernale).

Tableau 7.1

L'échantillon (5885 cas) est composé de la totalité des morts ou blessures répertoriées dont la victime et la cause sont explicitement identifiées dans les déclarations officielles : il forme 92,2 % de l'ensemble des morts et blessures recensées (6381) dans les déclarations trouvées au cours de mes recherches, 496 de ces incidents étant déclarés sans explication. Le 30 juin 1887 est la date terminale de ma collecte de données, les chiffres du second semestre de 1886 étant jumelés à ceux du premier semestre de 1887.

Plusieurs compagnies omettent de déclarer leurs morts et blessures au cours de la période, ce qui condamne l'historien à un portrait nécessairement lacunaire. La comparaison de la couverture des accidents dans la presse et des informations officielles suggère aussi que certaines compagnies embellissent parfois le portrait en omettant de déclarer quelques blessures mineures. De manière générale, cependant, les déclarations paraissent fiables, et l'ampleur de l'échantillon nous permet de le considérer comme représentatif, malgré le caractère aléatoire de sa composition (certaines données sont perdues et le chercheur doit se contenter de travailler à partir de celles qui ont survécu).

Les données ne concernent pas uniquement le territoire québécois, plusieurs compagnies exploitant des lignes interprovinciales ou internationales. Seules les compagnies ferroviaires exploitant une voie ferrée au Québec sont cependant incluses dans l'échantillon. Les données du Grand Tronc, de l'Intercolonial et du Canadien Pacifique (entre 1882-1887) forment à elles seules 95 % de la totalité des morts et blessures recensés.

La colonne à l'extrême-droite du tableau inclut les passagers (on en trouve seulement 2 dans les déclarations) qui ont reçu une blessure en sortant la tête ou les membres hors d'un wagon. Enfin, la notion d'« indiscipline » n'est pas utilisée dans les déclarations officielles ; je l'utilise ici comme une catégorie générale regroupant les causes que les discours de l'époque décrivent comme relevant de la « négligence » ou de l'« imprudence » des individus. Les déclarations de l'époque comportent toujours trois catégories de victimes, la catégorie des « autres » regroupant les victimes qui ne sont ni des passagers, ni des employés (c'est-à-dire essentiellement des passants et des piétons).

Tableau 8.1

La durée annoncée dans les horaires est une durée théorique qui ne correspond pas toujours à la durée réelle des voyages. Le plus souvent, chaque horaire de chaque compagnie programme plusieurs trains sur chaque trajet, certains rapides, d'autres plus lents. Il faut donc éviter de considérer les données recensées dans le tableau comme des données ayant une valeur absolue : la durée des trajets est variable et dépend du train (l'express, le local, etc.) choisi par l'usager. Il n'est pas inutile de rappeler que certains horaires ont peut-être d'ailleurs échappé à mes dépouillements, même si le caractère systématique des fouilles assure, globalement, l'exactitude et la complétude des données recueillies.

Les durées répertoriées sont conformes à celles qui sont explicitement annoncées dans les indicateurs. Quatre d'entre elles (accompagnées du symbole d'approximation, « ≈ ») ont cependant fait l'objet d'une manipulation. En novembre 1854, l'ouverture du Carillon & Grenville accélère le trajet le plus rapide entre Montréal et Ottawa (qui combine alors le train et

le bateau à vapeur sur la rivière des Outaouais), mais sa durée exacte, difficilement prévisible, n'est pas spécifiée dans les horaires ; les sources complémentaires indiquent cependant que le voyage dure approximativement douze heures. Avant l'ouverture du pont ferroviaire entre Hull et Ottawa en janvier 1881, les voyageurs empruntant le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental pour se rendre dans la capitale fédérale sortent du train à Hull : pour évaluer la durée totale du voyage, j'ai ajouté quinze minutes à la durée annoncée du trajet en train, de manière à tenir compte du temps nécessaire à la traversée de la rivière des Outaouais. On notera enfin que la durée d'un voyage varie parfois légèrement selon sa direction : celle du voyage de Montréal à Boston peut être inférieure ou supérieure, par exemple, à celle du trajet inverse de Boston à Montréal. Dans ces cas, j'ai conservé la durée la plus brève.

Les trois plus anciens trajets entre Montréal et Boston (1846, 1850 et 1851), et le plus ancien entre Montréal et Ottawa (1854), sont des trajets composés qui combinent deux moyens de transport (le train et le bateau à vapeur) ; tous les autres trajets se font en train uniquement (à l'exception de la traversée des Outaouais mentionnée précédemment, entre 1877 et 1881). Il existe au XIX^e siècle plusieurs itinéraires ferroviaires possibles entre Montréal et Boston : les trajets les plus courts sont ceux qui passent par Saint-Jean, avec le Champlain & St. Lawrence (1836-1857), le Montreal & Champlain (1857-1863) ou une combinaison du Grand Tronc et du Montreal & Vermont (1864-1886). D'autres compagnies (comme le South Eastern Railway, qui fait passer le voyageur par Farnham et Newport) offrent des trajets parfois presque aussi rapides, mais ceux-ci ne sont pas recensés dans le tableau. Le trajet entre Montréal et Toronto recensé dans le tableau est celui offert par le Grand Tronc, qui passe par Prescott et Kingston. Entre 1855 et 1875, le trajet le plus rapide entre Montréal et Ottawa est celui offert par la combinaison du Grand Tronc (entre Montréal et Prescott) et du chemin de fer reliant Prescott à Ottawa ; à partir de 1878, ce sont le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, son successeur le Canadien Pacifique et la combinaison du Grand Tronc (entre Montréal et Coteau) et du Canada Atlantic Railway qui offrent les trajets les plus prompts.

Pour limiter la longueur du tableau, j'ai retenu 20 dates pour chaque trajet. Elles ont été choisies en fonction de la disponibilité des données, mais aussi à des fins démonstratives, pour illustrer le caractère à la fois discontinu et globalement linéaire du processus d'accélération.

ANNEXE 2

Le réseau ferroviaire québécois (1836-1886) – Synthèse tabulaire

Les tableaux qui suivent (annexes 2.1 à 2.4) dressent un portrait exhaustif du réseau ferroviaire québécois tel qu'il se constitue progressivement entre 1836 et 1886. Ils sont conçus de manière à donner à voir simultanément :

- 1/ la constitution chronologique du réseau ferroviaire et de ses composantes (en incluant les voies secondaires et les abandons) ;
- 2/ la configuration matérielle de ce réseau au moment où prend fin l'année 1886 (voir aussi figure 1.1) ;
- 3/ l'entrecroisement complexe entre les lignes qui le composent ;
- 4/ l'ensemble des compagnies directement impliquées dans la construction et l'exploitation des chemins de fer de l'époque ;
- 5/ les relations et les jeux de prédation entre ces compagnies.

Sources

La *totalité* des sources inventoriées dans la bibliographie est ici mobilisée : l'établissement des dates exige un travail déductif fondé sur le croisement de sources multiples, le recouplement et la comparaison d'informations variées étant l'unique moyen de parvenir à un portrait exact et exhaustif. Chacune des informations contenues dans les tableaux émane directement d'une lecture des sources de première main. Les travaux de plusieurs historiens qui m'ont précédé m'ont été fort utiles en facilitant le repérage de plusieurs sources – je pense surtout à la thèse de Gaétan Gervais, aux ouvrages de Derek Booth sur les Cantons-de-l'Est et au bel atlas de Christopher Andreeae, qui figurent dans la bibliographie. La nature de ma problématique et l'ampleur de ma base documentaire m'ont toutefois poussé à vérifier et contre-vérifier à partir d'un retour aux sources premières chacune des informations récoltées par divers auteurs sur le réseau ferroviaire québécois¹. Certaines informations restent hypothétiques ou approximatives, car les sources qui permettraient de les préciser n'ont pas été retrouvées ; elles sont chaque fois identifiées comme telles.

Légende et guide de lecture

Dans la colonne « **Ligne ou tronçon** » :

¹ Une minutie que l'on pourrait juger maniaque (et la volonté de ne pas me trouver en contradiction avec moi-même) me force ici à signaler une erreur factuelle qui s'est malencontreusement glissée dans les épreuves d'un de mes propres articles (« Le fer et le papier. L'alliance du journal et du train au Québec (1832-1876) », *loc. cit.*, p. 267, note 60) : la ligne du Quebec Central de Sherbrooke à Westbury est bel et bien inaugurée en 1874 et non pas en 1876.

- la mention « Frontière » signifie qu'un chemin de fer aboutit à l'une ou l'autre des frontières du Québec, que cette frontière soit la frontière américaine ou celle d'une province limitrophe. Le lieu indiqué entre parenthèses fournit, ou bien la destination finale de la ligne, ou bien la première destination importante que le voyageur (en 1886) croise sur sa route en l'empruntant.
- On trouvera après les tableaux une liste des abréviations désignant les noms des compagnies ferroviaires.
- À l'exception du tronçon # 2.1, les lignes recensées dans les annexes 2.3 et 2.4 ne figurent pas sur la carte du chapitre 1 (figure 1.1) ; la totalité des lignes des annexes 2.1 et 2.2 figurent sur la carte.

Dans la colonne « **Mise en service** » :

- l'intervalle de dates indique la période au cours de laquelle s'est échelonnée l'ouverture à la circulation des tronçons qui composent une ligne.
- La ou les date(s) inscrite(s) dans cette colonne concerne(nt) la *mise en service* des lignes, c'est-à-dire leur *ouverture à la circulation régulière des trains transportant des voyageurs*, et non pas l'achèvement de leur construction. Il y a parfois une distance considérable entre la date de la fin des travaux de construction et celle du début de l'exploitation régulière.

Dans la colonne « **Compagnies exploitantes** » :

- les données indiquent la ou les compagnie(s) qui ont successivement exploité une ligne au cours de la période.
- La compagnie qui exploite une ligne n'est pas nécessairement celle qui l'a conçue ou construite : la compagnie exploitante peut avoir absorbé ou acheté une autre compagnie ; elle peut encore louer l'exploitation du chemin de fer d'une autre compagnie.
- Dans plusieurs cas, les compagnies accordent aux contracteurs qui construisent leur ligne le privilège de l'exploiter temporairement à leur profit jusqu'à l'achèvement définitif des travaux. En janvier 1877, par exemple, c'est le contracteur Thomas McGreevy qui met en service la ligne entre Québec et Pont-Rouge, et non pas l'administration du QMO&O elle-même. J'ai volontairement omis ces détails pour éviter de complexifier les tableaux.

La colonne « **Exploitation en décembre 1886** » complète la précédente :

- elle indique la compagnie en charge de l'exploitation d'une ligne au moment où prend fin l'année 1886.

Enfin, dans la colonne « **Notes historiques et géographiques** » :

- la date retenue d'ouverture des tronçons est généralement celle de leur mise en service effective.
- Il est fréquent, même si ce n'est pas toujours le cas, que l'ouverture d'un tronçon fasse l'objet d'une cérémonie d'inauguration. Dans plusieurs cas, la date de mise en service d'une ligne coïncide avec la date de son inauguration officielle. Mais dans d'autres cas, il y a un décalage (souvent de quelques jours, rarement de plus de quelques semaines) entre les deux. Laquelle faut-il alors retenir ? Quand l'une de ces deux dates demeure imprécise, je retiens la mieux établie.
- Dans la majorité des cas, les deux dates sont connues, mais je fais le choix (sauf exceptions) de n'en retenir qu'une seule pour éviter la multiplication des détails. Le point de vue adopté est toujours chronologique : quand l'intervalle entre ces deux dates

est mince ou insignifiant, je retiens la première des deux (dans le temps) ; quand il est considérable, je retiens la date de mise en service tout en fournissant dans les notes, s'il y a lieu, des informations complémentaires. Les exceptions à cette règle font l'objet de commentaires explicites.

- Les dates d'ouverture à la circulation régulière sont écrites en caractères romains.
- Les dates d'inauguration officielle sont notées en *italiques*.
- Il arrive aussi que des excursions occasionnelles aient lieu sur un chemin de fer avant son ouverture ou son inauguration officielle. Ces excursions ne sont pas considérées ici comme marquant la mise en service d'une ligne, mais sont évoquées dans les notes, s'il y a lieu ; les seules exceptions à cette règle font l'objet d'un commentaire explicite.
- Le symbole « ≈ » désigne une approximation : le jour exact d'une ouverture peut demeurer inconnu, la date indiquée par une source peut être précise tout en demeurant incertaine, ou deux sources distinctes peuvent indiquer deux dates contradictoires (dans ce cas, je retiens celle qui paraît la plus plausible à la lumière d'autres sources disponibles).
- Quand le moment d'ouverture d'un tronçon reste trop imprécis pour que l'on puisse, sans risquer de se tromper, fournir une date précise au moins approximative (jour, mois, année), je donne dans les notes des informations complémentaires permettant de situer l'historique du tronçon correspondant.

Une précision s'impose au sujet du découpage du réseau en 41 unités principales (voir colonne de gauche de l'annexe 2.1). Pour améliorer la clarté du tableau, et pour donner surtout une représentation adéquate de l'évolution historique du réseau, j'ai découpé en entités distinctes certains chemins de fer qui, en 1886, forment pourtant une ligne continue sur le territoire. La raison de ce choix est simple : ces entités ont des histoires distinctes et constituent bel et bien, au moment de leur conception, de leur construction et de leur mise en service, des unités cohérentes et séparées. Les lignes de Lanoraie à Joliette (# 4) et de Joliette à Saint-Félix (# 35), par exemple, n'en forment qu'une seule en 1886, mais ce n'est pas le cas entre 1850 et 1882, si bien qu'il est impossible de les traiter conjointement comme une seule unité historique. Les mêmes remarques s'appliquent aux lignes de Lévis à Rivière-du-Loup (# 9) et de Rivière-du-Loup à Halifax (# 18), dont les histoires sont trop distinctes pour que l'on puisse les regrouper dans une même case.

L'annexe 2.3 est probablement partielle : j'y ai regroupé l'ensemble des branches à vocation industrielle que mes sources m'ont permis de retrouver, mais il en existe peut-être d'autres, disséminées sur le territoire. Les sources ferroviaires disent peu de choses de ces voies secondaires. Les lumières des spécialistes de l'histoire manufacturière pourraient ici sans doute s'avérer précieuses.

L'annexe 2.4 ne recense pas la totalité des chantiers ferroviaires en activité sur le territoire ; elle répertorie uniquement les tronçons et les fragments de lignes qui, même s'ils ne sont pas définitivement achevés, peuvent être considérés comme techniquement fonctionnels (aptes à recevoir des trains) alors que prend fin l'année 1886. Les rapports des inspecteurs de chemins de fer constituent ici la source principale, sauf en ce qui concerne les chantiers du CPR entre le Mile End et Saint-Jean, dont les journalistes suivent les activités avec une relative précision en 1886 et 1887.

Annexe 2.1 – Chemins de fer en service sur le territoire québécois en 1886

Ligne ou tronçon	Mise en service	Compagnies exploitantes	Notes historiques et géographiques	Exploitation en décembre 1886
1 Saint-Lambert – Frontière (Rouses Point) <i>Noms usuels dans le texte :</i> Champlain & St. Lawrence (C&STL) Montreal & Champlain (M&C) Grand Tronc (GTR)	1836-1852	C&STL (1836-1857) M&C (1857-1863)	<p>Ouverture : La Prairie – Saint-Jean (<i>21 juillet 1836</i>) Saint-Jean – Rouses Point (26 août 1851) Jonction de La Prairie – Saint-Lambert (\approx20 janvier 1852)</p> <p>Abandons : la portion entre La Prairie et la jonction de La Prairie est progressivement abandonnée (1852-1853) après le prolongement jusqu'à Saint-Lambert</p> <p>Compagnies : le M&C naît en mai 1857 de la fusion du C&STL et du M&NY ; le GTR prend le contrôle de l'exploitation le 1^{er} janvier 1864</p> <p>Note : le terminus est sur l'île Moffat devant Montréal ; le traversier entre la ville et ce terminus cesse en août 1864 ses activités. La circulation est temporairement suspendue à l'été 1852 sur le tronçon de Saint-Lambert, après son ouverture</p>	GTR (1864-1886)
2 Montréal – Lachine <i>Noms usuels dans le texte :</i> Montreal & Lachine (M&L) Montreal & New York (M&NY) Montreal & Champlain (M&C) Grand Tronc (GTR)	1847	M&L (1847-1852) M&NY (1852-1857) M&C (1857-1863)	<p>Ouverture : <i>19 novembre 1847</i></p> <p>Compagnies : le M&NY naît en janvier 1852 de la fusion du M&L et du LSTL&LP</p> <p>Note : un traversier en service hiver comme été (il transporte locomotives et wagons à partir de 1853) relie jusqu'en 1880 Lachine et Caughnawaga (# 5). En 1853, le terminus de Lachine est légèrement déplacé vers un point (appelé alors Leischman's Point) facilitant l'accostage des</p>	GTR (1864-1886)

			traversiers	
3 Montréal – Frontière (Portland)	1848-1859	STL&A (1848-1853)	<p>Ouverture : Longueuil – Saint-Hyacinthe (<i>26 décembre 1848</i>) Saint-Hyacinthe – Richmond (<i>15 et 16 octobre 1851</i>) Richmond – Sherbrooke (<i>11 septembre 1852</i>) Sherbrooke – Portland (<i>18 juillet 1853</i>) Pont Victoria (<i>17 décembre 1859</i>)</p> <p>Intersections : ligne # 1 (Saint-Lambert)</p> <p>Abandons : en 1859, l'ouverture du pont Victoria transporte le terminus à Pointe-Saint-Charles et entraîne l'abandon du segment initial entre Longueuil et Charons (Saint-Hubert)</p> <p>Compagnies : le GTR absorbe le STL&A en avril 1853 et prend le contrôle de l'exploitation en juillet</p> <p>Note : deux cérémonies d'inauguration célèbrent l'ouverture du tronçon de Longueuil à Saint-Hyacinthe : la seconde, et la plus officielle, a lieu le 10 février 1849</p>	GTR (1853-1886)
4 Lanoraie – Joliette	1850	STL&VI (1850-1879) / CRJ (1879-1880) QMO&O (1880-1882) CFN (1882-1883) GTR (1883-1885)	<p>Ouverture : 6 mai 1850</p> <p>Abandons : la portion entre le village de Lanoraie et la jonction de Joliette (située sur la ligne # 26, à mi-chemin entre Joliette et Lanoraie) est abandonnée en 1880-1881</p> <p>Compagnies : le STL&VI change son nom en 1879 et devient le CRJ ; le QMO&O prend le contrôle de l'exploitation en novembre 1880</p> <p>Note : entre 1850 et 1880 inclusivement, le chemin de fer n'est pas exploité l'hiver. Une cérémonie de bénédiction du</p>	CPR (1885-1886)

			chemin de fer semble avoir lieu au printemps 1850	
5 Saint-Isidore – Frontière (Plattsburgh) <i>Noms usuels dans le texte :</i> Montreal & New York (M&NY) Montreal & Champlain (M&C) Grand Tronc (GTR)	1852	M&NY (1852-1857) M&C (1857-1863)	Ouverture : 20 septembre 1852 (Caughnawaga – Plattsburgh) Abandons : la portion entre Caughnawaga et Saint-Isidore, qui prolonge la ligne # 2, est abandonnée le 15 décembre 1880 au moment de l'ouverture de la ligne # 31	GTR (1864-1886)
6 Carillon – Grenville	1854	M&B (1854-1857) C&G (1857-1882≈)	Ouverture : ≈1 ^{er} novembre 1854 / <i>11 et 16 novembre 1854</i> Compagnies : le chemin de fer est vendu en janvier 1857 à John Joseph Caldwell Abbott, qui fait incorporer le C&G en 1859. Le C&G loue l'exploitation de sa ligne à une compagnie de navigation vers 1882 Note : la ligne, qui n'est pas exploitée l'hiver, fonctionne en correspondance avec les vapeurs de la rivière des Outaouais. Elle n'est pas exploitée pendant les saisons de 1855 et 1856. Au printemps 1877, la compagnie ajoute une branche de moins de 0,50 milles à sa voie ferrée, qu'elle abandonne au cours de l'année suivante. Voir à ce sujet # 27	Ottawa River Navigation Company (≈1882-1886)
7 Richmond – Pointe-Lévis <i>Noms usuels dans le texte :</i> Grand Tronc (GTR)	1854	GTR (1854-1886)	Ouverture : 27 novembre 1854 Intersections : ligne # 3 (Richmond) Compagnies : le chemin de fer est partiellement construit à partir de 1852 par une compagnie antérieure (Q&R), qui possède la charte initiale. Le GTR l'absorbe en avril 1853	GTR (1854-1886)

<p>8 Montréal – Frontière (Toronto)</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Grand Tronc (GTR)</p>	1855	GTR (1855-1886)	<p>Ouverture : 17 novembre 1855 (Montréal – Brockville)</p> <p>Intersections : ligne # 2 (Tanneries)</p> <p>Prolongement : ligne # 3</p> <p>Note : la ligne relie Montréal à Toronto dès octobre 1856 et à Détroit en novembre 1859. Le premier terminus montréalais du GTR (1855) est situé à Pointe-Saint-Charles</p>	GTR (1855-1886)
<p>9 Chaudière – Rivière-du-Loup</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Grand Tronc (GTR) Intercolonial (ICR)</p>	1855-1860	GTR (1855-1879)	<p>Ouverture : Chaudière – Saint-Thomas (<i>1^{er} décembre 1855</i>) Saint-Thomas – Saint-Pascal (26 décembre 1859) Saint-Pascal – Rivière-du-Loup (2 juillet 1860)</p> <p>Intersections : ligne # 7 (Chaudière)</p> <p>Compagnies : la ligne est vendue à l'ICR en juillet 1879</p>	ICR (1879-1886)
<p>10 Saint-Jean – Waterloo</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Stanstead, Shefford & Chambly (SS&C)</p>	1859-1861	SS&C (1859-1866≈)	<p>Ouverture : Saint-Jean – West Farnham (10 janvier 1859) West Farnham – Granby (2 janvier 1860) Granby – Waterloo (30 septembre 1861)</p> <p>Intersections : ligne # 1 (Saint-Jean)</p> <p>Compagnies : le VCR loue l'exploitation de la ligne à partir de 1866-1867</p>	VCR / CVR (≈1866-1886)
<p>11 Arthabaska – Doucet Landing</p>	1864	GTR (1864-1886)	<p>Ouverture : 12 décembre 1864</p> <p>Intersections : ligne # 7 (Arthabaska)</p>	GTR (1864-1886)

<i>Noms usuels dans le texte :</i> Grand Tronc (GTR)			Note : un traversier relie Doucet Landing à Trois-Rivières. Des excursions spéciales ont lieu sur une portion de la ligne en octobre 1860 et en octobre 1861	
12 Iberville – Frontière (St. Albans)	1865	VCR (1865-1873) / CVR (1873-1886)	Ouverture : ≈16 janvier 1865 Intersections : ligne # 10 (Iberville) Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est le M&V Note : la voie ferrée commence physiquement à Iberville, mais les correspondances se font généralement à Saint-Jean	CVR (1873-1886)
<i>Noms usuels dans le texte :</i> Montreal & Vermont (M&V)				
13 Lennoxville – Frontière (Newport)	1870	C&PRR (1870-1886)	Ouverture : 1 ^{er} juillet 1870 Intersections : ligne # 3 (Lennoxville) Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est le MVR. Le C&PRR loue le MVR avant même son ouverture Note : à partir de 1871, les trains circulent jusqu'à Sherbrooke en empruntant le GTR (# 3) à partir de Lennoxville	C&PRR (1870-1886)
<i>Noms usuels dans le texte :</i> Massawippi Valley Railway (MVR)				
14 Québec – Lac Édouard	1870-1886	Q&G (1870) / Q&LSJ (1870-1873≈)	Ouverture : Québec – Canton de Gosford (26 novembre 1870) Québec – Lac Saint-Joseph (≈9 juillet 1881) Lac Saint-Joseph – Saint-Raymond (3 novembre 1881) Saint-Raymond – Lac Simon (12 novembre 1884) Lac Simon – Rivière-à-Pierre (2 novembre 1885) Rivière-à-Pierre – Beaudet (10 juin 1886)	Q&LSJ (1881-1886)
<i>Noms usuels dans le texte :</i> Québec & Gosford (Q&G) Chemin de fer de Québec et du lac Saint-				

Jean (Q&LSJ)			<p>Beaudet – Lac Édouard (\approx25 octobre 1886)</p> <p>Intersections : ligne # 26 (environs de L'Ancienne-Lorette)</p> <p>Abandons : construit avec des lisses de bois, le tronçon original de Gosford est abandonné vers 1873 et partiellement démantelé en 1879. La compagnie en reprend une partie en construisant sa voie ferrée entre Québec et Saint-Raymond</p> <p>Compagnies : le Q&G change son nom en 1870 et devient le Q&LSJ</p> <p>Note : l'exploitation régulière du tronçon de Gosford ne débute qu'en septembre 1871. À partir de 1881, les premiers milles près de Québec sont parcourus sur le QMO&O (# 26). La construction d'un chemin de fer de Québec au Saguenay est convoitée dès 1854 par une compagnie antérieure (CQS)</p>	
15 West Farnham – Frontière (Newport) <i>Noms usuels dans le texte :</i> South Eastern Railway (SER)	1871-1873	SECJ (1871-1872) SER (1872-1875) C&PRR (1875-1876)	<p>Ouverture : West Farnham – Richford (<i>30 octobre 1871</i>) Richford – Newport (<i>9 juillet 1873</i>)</p> <p>Intersections : ligne # 10 (West Farnham)</p> <p>Compagnies : le SER naît en 1872 de la fusion du RD&A et du SECJ ; le C&PRR loue temporairement l'exploitation de la ligne entre mars 1875 et mars 1876</p> <p>Note : un segment entre Richford et Newport se situe sur le territoire québécois, dans la région de Glen Sutton</p>	SER (1876-1886) Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)
16 Sorel – Jonction de Sutton	1872-1879	RD&A (1872)	Ouverture : Sorel – Drummondville (\approx mai 1872)	SER (1876-1886)

		SER (1872-1875) C&PRR (1875-1876)	<p>Drummondville – Acton (6 novembre 1876) Acton – Jonction de Sutton (10 mars 1879)</p> <p>Intersections : ligne # 3 (Acton), ligne # 10 (Waterloo), ligne # 15 (Sutton)</p> <p>Note : le tronçon initial (1872), construit avec des lisses de bois, est rénové ensuite avec des rails de fer par le SER (1875-1876). La première excursion sur le tronçon initial semble avoir lieu le 30 mai 1872. Des trains de voyageurs circulent sporadiquement de Sorel à Drummondville entre 1872 et 1876, et jusqu'à Acton dès février 1876. Mais l'ouverture définitive de ce tronçon date de novembre 1876. Des excursions occasionnelles ont lieu entre Waterloo et la jonction de Sutton à partir de décembre 1875</p>	Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)
17 Drummondville – L'Avenir	1872-1883	RD&A (1872) SER (1872-1873≈)	<p>Ouverture : ≈mai 1872 /≈3 septembre 1883</p> <p>Prolongement : partie de la ligne # 16</p> <p>Abandons : ce tronçon est construit (avec des lisses de bois) en même temps que le premier tronçon de la ligne # 16. Mais, contrairement à celui-ci, il n'est pas rénové avec des rails de fer : aucun train n'y circule à partir de 1873 environ</p> <p>Note : en 1882, le SER entreprend enfin la rénovation de la ligne, qu'il remet en service en septembre 1883. Son exploitation régulière entre 1883 et 1886 reste hypothétique</p>	SER (1883-1886) Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)
18 Rivière-du-Loup – Frontière (Halifax)	1872-1876	GTR (1872-1874)	<p>Ouverture :</p> <p>Rivière-du-Loup – Cacouna (24 juin 1872) Cacouna – Trois-Pistoles (2 décembre 1872) Trois-Pistoles – Rimouski (2 août 1873) Rimouski – Sainte-Flavie (2 novembre 1874)</p>	ICR (1874-1876)

Noms usuels dans le texte :

Intercolonial (ICR)			<p>Sainte-Flavie – Halifax (3 juillet 1876)</p> <p>Prolongement : ligne # 9</p> <p>Compagnies : le GTR assure l'exploitation du segment entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles jusqu'en novembre 1874</p> <p>Note : selon certaines sources, des trains semblent circuler jusqu'à Sainte-Flavie dès août 1874. En 1876, la ligne est ouverte à la circulation des marchandises dès juin</p>	
19 Waterloo – Sherbrooke <i>Noms usuels dans le texte :</i> Waterloo & Magog	1873-1886	VCR (1873) / CVR (1873-1886)	<p>Ouverture : Waterloo – Dillonton (≈avril 1873) Dillonton – Magog (12 ou 13 décembre 1877) Magog – Sherbrooke (29 juin 1885)</p> <p>Intersections : lignes # 3 et 21 (Sherbrooke) Prolongement : ligne # 10</p> <p>Abandons : une révision du tracé entre South Stukely et Eastman (nouveau segment mis en service en octobre 1884) entraîne l'abandon de la ligne entre South Stukely et Dillonton</p> <p>Compagnies : les compagnies possédant les chartes autorisant la construction et l'exploitation sont la Compagnie de mines de Huntington et le W&M. Le premier tronçon est construit avec des lisses de bois en 1870, puis repris et rénové en fer par le VCR (1871-1872), qui le cède ensuite au W&M (1874) avant d'en assurer lui-même l'exploitation. Les négociations qui permettront au CPR de faire l'acquisition de cette ligne en 1888 sont commencées en 1886</p> <p>Note : les deux premiers milles à l'est de Waterloo sont</p>	CVR (1873-1886)

			<p>construits en 1861 par le SS&C. Des excursions ont lieu dès octobre 1872 de Waterloo à Dillonton, tronçon dont on annonce l'ouverture en avril 1873, et sur lequel les activités sont temporairement suspendues à partir d'octobre 1874. Des trains d'excursion circulent occasionnellement jusqu'au lac Orford dès mai 1877. Dillonton est le nom donné au site occupé par la mine de cuivre de Huntington ; ce point est situé au sud d'Eastman près de l'actuelle route 245, à l'est du lac Libby. Des excursions ont lieu entre Magog et Sherbrooke dès août 1884 et les trains de marchandises y circulent à partir de novembre 1884. Une extension, à Sherbrooke, permettant de relier la gare du W&M (rue Belvédère) à celle du GTR (# 3) près de la rivière Saint-François est ouverte en février 1886</p>	
20 Saint-Lambert – West Farnham <i>Noms usuels dans le texte :</i> Montreal, Portland & Boston (MP&B) South Eastern Railway (SER)	1873-1878	MC&S (1873-1875) / MP&B (1875-1879≈)	<p>Ouverture : Saint-Lambert – Chambly (18 août 1873) Chambly – Marieville (≈14 décembre 1876) Marieville – West Farnham (≈7 mars 1878)</p> <p>Intersections : ligne # 3 (Saint-Hubert), lignes # 10 et 15 (West Farnham)</p> <p>Compagnies : le SER loue l'exploitation de la ligne vers 1879</p> <p>Note : le point de départ de cette voie ferrée se situe sur le GTR (# 3) près de Saint-Hubert, mais les correspondances se font généralement à Saint-Lambert. Un voyage inaugural a lieu jusqu'à West Farnham le 22 septembre 1877</p>	SER (≈1879-1886) Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)
21 Sherbrooke – Jonction de la Beauce	1874-1881	SET&K (1874-1875) / QCR (1875-1886)	<p>Ouverture : Sherbrooke – Westbury (24 septembre 1874) Westbury – Lake Weedon (1^{er} mars 1875) Lake Weedon – Garthby (≈juillet 1877)</p>	QCR (1875-1886)

<p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Quebec Central Railway (QCR)</p>		<p>Garthby – Coleraine (≈mai 1878) Coleraine – Robertsonville (≈juin 1879) Robertsonville – Jonction de la Beauce (23 ou 26 mai 1881)</p> <p>Intersections : ligne # 3 (Sherbrooke), ligne # 22 (Jonction de la Beauce)</p> <p>Compagnies : le SET&K change son nom en 1875 et devient le QCR</p> <p>Note : les trains circulent jusqu'à Ascot Corner dans les jours qui précèdent l'ouverture jusqu'à Westbury. La première excursion sur le tronçon de Garthby semble avoir lieu le 2 juillet 1877. Des voyages inauguraux ont lieu sur les tronçons de Coleraine (24 novembre 1877) et de Robertsonville (11 décembre 1878) avant leur ouverture. « Jonction de la Beauce » est le nom donné à l'époque à Vallée-Jonction</p>	
<p>22 Lévis – Saint-François (Beauce)</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Lévis & Kennebec (L&K) Quebec Central Railway (QCR)</p>	<p>1875-1885</p> <p>L&K (1875-1881)</p>	<p>Ouverture : Lévis – Scott (23 juin 1875) Scott – Saint-Joseph (12 septembre 1876) Saint-Henri – Jonction de Harlaka (Lévis) (4 août 1884) Saint-Joseph – Saint-François (26 octobre 1885)</p> <p>Intersections : ligne # 9 (Saint-Henri), branche # 0.7 (Jonction de Harlaka)</p> <p>Abandons : la portion originale de la ligne entre Lévis (rue Saint-Georges) et les environs de Saint-Henri est abandonnée et démantelée en 1885 après son remplacement (1884) par un tracé aboutissant à la « jonction de Harlaka », point situé sur l'ICR entre Saint-Charles et Lévis (# 2.8)</p> <p>Compagnies : le L&K est vendu au QCR en mars 1881. C'est le QCR qui construit les tronçons de Saint-François et</p>	<p>QCR (1881-1886)</p>

			<p style="text-align: center;">de la jonction de Harlaka</p> <p>Note : dès décembre 1874, on prévoit mettre en service le segment entre Saint-Henri et Scott ; selon les sources, cette ouverture partielle ne semble pas avoir eu lieu</p>	
23 Lennoxville – Frontière (Maine)	1875-1884	SF&M (1875-1877) / ITR (1877-1886)	<p style="text-align: center;">Ouverture :</p> <p>Lennoxville – Bury (1^{er} juillet 1875) Bury – Scotstown (3 janvier 1878) Scotstown – lac Mégantic (≈18 août 1879) Mégantic – Boundary Line (1^{er} juillet 1884)</p> <p style="text-align: center;">Intersections : ligne # 3 (Lennoxville)</p> <p style="text-align: center;">Compagnies : le SF&M change son nom en 1877 et devient l'ITR</p> <p>Note : les voyageurs semblent pouvoir emprunter les trains de construction dès novembre 1877 jusqu'à Scotstown. En 1884, le tronçon entre Mégantic et la frontière aboutit en pleine forêt ; les voyageurs n'y sont qu'occasionnels. Les négociations qui feront de cette ligne un segment du CPR en 1888 sont commencées en 1886</p>	ITR (1877-1886)
24 Saint-Guillaume – Stanbridge	1876-1879	JLC&STL (1876-1881)	<p style="text-align: center;">Ouverture :</p> <p>Saint-Hyacinthe – Saint-Pie (≈septembre 1876) Saint-Pie – West Farnham (14 octobre 1878) Saint-Hyacinthe – Saint-Guillaume (14 octobre 1878) West Farnham – Stanbridge Station (9 octobre 1879)</p> <p style="text-align: center;">Intersections : ligne # 3 (Sainte-Rosalie), lignes 10, 15 et 20 (West Farnham), ligne # 16 (Saint-Guillaume), ligne # 12 (Stanbridge Station)</p> <p style="text-align: center;">Compagnies : le SER loue l'exploitation de la ligne en</p>	<p>SER (1881-1886)</p> <p>Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)</p>

			avril 1881	
			<p>Note : plusieurs excursions de plaisir ont lieu sur le premier tronçon à partir du 30 juillet 1876, mais la présence des trains réguliers demeure hypothétique à cette époque.</p> <p>Plusieurs excursions ont lieu jusqu'à L'Ange-Gardien à partir de juin 1877, et jusqu'à Farnham à partir de décembre 1877. La voie ferrée est construite selon un écartement de 3 pieds et 6 pouces, une singularité ; elle est convertie à l'écartement « standard » (4 pieds et 8 ½ pouces) au printemps 1880</p>	
25 Montréal – Saint-Jérôme <i>Noms usuels dans le texte :</i> Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (QMO&O) Canadian Pacifique (CPR)	1876	QMO&O (1876-1882)	<p>Ouverture : 15 septembre 1876</p> <p>Compagnies : la compagnie ayant obtenu la charte autorisant la construction et l'exploitation est le CNM. La charte est cédée en décembre 1875 au gouvernement du Québec, qui vend la ligne au CPR en mars 1882</p> <p>Note : le terminus montréalais est situé à Hochelaga. Le CPR prolonge la ligne (ouverture le 4 décembre 1882) jusqu'au site de la future gare Dalhousie, ouverte le 26 mai 1884</p>	CPR (1882-1886)

			<p>Compagnies : la compagnie ayant obtenu la charte autorisant la construction et l'exploitation est le RN. La charte est cédée en décembre 1875 au gouvernement provincial, qui vend la ligne en mars 1882 au groupe qui fait incorporer le CFN en mai 1882. Le GTR, qui prend le contrôle de l'exploitation en février 1883, vend le chemin de fer en septembre 1885 au gouvernement fédéral, qui le transfère aussitôt au CPR</p> <p>Note : la jonction de Saint-Martin est sur l'île Jésus. Les trains de Québec se rendent à Montréal en parcourant le reste du trajet sur la ligne # 25. Le 29 août 1885, le CFN ouvre une extension de sa ligne reliant la gare du Palais au bassin Louise</p>	
27 Sainte-Thérèse – Frontière (Ottawa)	1876-1881	QMO&O (1876-1882)	<p>Ouverture :</p> <p>Sainte-Thérèse – Lachute (≈30 décembre 1876) Lachute – Calumet (21 mai 1877) Calumet – Papineauville (10 décembre 1877) Papineauville – Hull (27 décembre 1877) Hull – Ottawa (17 janvier 1881)</p> <p>Intersections : ligne # 25 (Sainte-Thérèse)</p> <p>Compagnies : les informations concernant la ligne # 25 s'appliquent à la ligne # 27</p> <p>Note : en juin 1877, on construit une branche temporaire reliant la gare de Calumet à la rivière des Outaouais, pour assurer une correspondance avec les vapeurs d'Ottawa. Rendue caduque par l'ouverture de la ligne jusqu'à Hull, cette branche semble avoir incité le C&G (voir # 6) à construire une extension temporaire de sa ligne, vraisemblablement pour empêcher (il s'agit d'une hypothèse) son nouveau concurrent d'accaparer tout le trafic entre Ottawa et Montréal</p>	CPR (1882-1886)

<p>28 Sainte-Thérèse – Saint-Lin</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Chemin de fer des Laurentides (CFL) Canadien Pacifique (CPR)</p>	1877	CFL (1877-1882)	<p>Ouverture : 17 septembre 1877</p> <p>Intersections : ligne # 25 (Jonction de Saint-Lin)</p> <p>Compagnies : le chemin de fer est vendu au CPR en mars 1882 en même temps que la division ouest du QMO&O</p> <p>Note : le point de départ de cette voie ferrée se situe près de Sainte-Thérèse, sur la ligne de Sainte-Thérèse à Saint-Jérôme</p>	CPR (1882-1886)
<p>29 Dillonton – South Bolton</p>	1878	CVR (1878-1886)	<p>Ouverture : ≈août 1878</p> <p>Intersections : ligne # 19 (Dillonton)</p> <p>Abandons : la portion entre Bolton Centre et South Bolton est abandonnée (mais pas démantelée) vers 1885</p> <p>Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est le M&BRV. Le chemin de fer est loué en octobre 1877 au W&M, dont l'exploitation est elle-même assurée par le CVR</p> <p>Note : des excursionnistes circulent occasionnellement sur cette ligne dès novembre 1877, et à partir surtout d'août 1878. Mais les trains réguliers de voyageurs n'y circulent pas</p>	CVR (1878-1886)
<p>30 Trois-Rivières – Grandes Piles</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Québec, Montréal, Ottawa & Occidental</p>	1879	QMO&O (1879-1882) CFN (1882-1883) GTR (1883-1885)	<p>Ouverture : 9 août 1879</p> <p>Intersection : ligne # 26 (environs de Trois-Rivières)</p> <p>Compagnies : la compagnie ayant obtenu la charte autorisant la construction et l'exploitation est le CNSM,</p>	CPR (1885-1886)

(QMO&O) Chemin de fer du Nord (CFN) Canadien Pacifique (CPR)			absorbé par le RN en septembre 1857. Les autres informations concernant la ligne # 26 s'appliquent à la ligne # 30 Note : des trains réguliers semblent circuler sur la ligne à partir du début avril 1879. Le point de départ de la voie ferrée est situé un peu à l'est de Trois-Rivières	
31 Brosseau – Frontière (Fort Covington)	1880-1883	GTR (1880-1886)	<p>Ouverture : Brosseau – Saint-Isidore (15 décembre 1880) Saint-Isidore – Sainte-Martine (≈24 octobre 1881) Sainte-Martine – Howick (<i>15 janvier 1883</i>) Howick – Ormstown (<i>12 juillet 1883</i>) Ormstown – Huntingdon (<i>8 octobre 1883</i>) Huntingdon – Fort Covington (24 décembre 1883)</p> <p>Intersections : ligne # 1 (Brosseau), ligne # 5 (Saint-Isidore)</p> <p>Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est le M&CJ. Le GTR loue l'exploitation de la ligne dès son ouverture</p>	GTR (1880-1886)
32 Sainte-Thérèse – Saint-Eustache	1882	CSE (1882)	<p>Ouverture : 2 janvier 1882</p> <p>Intersections : lignes # 25 et 27 (Sainte-Thérèse)</p> <p>Compagnies : le chemin de fer est vendu au CPR en mars 1882 en même temps que le CFL (# 28) et que la division ouest du QMO&O</p> <p>Note : le service régulier est temporairement suspendu après la vente du chemin de fer au CPR ; sa réouverture semble avoir lieu vers le 16 septembre 1882</p>	CPR (1882-1886)

<p>33 Lacolle – Frontière (Ottawa)</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Canada Atlantic Railway</p>	<p>1882-1885</p>	<p>CAR (1882-1886)</p>	<p>Ouverture : Coteau – Casselman (≈21 février 1882) Coteau – Lacolle (≈16 février 1885)</p> <p>Intersections : ligne # 8 (Coteau), ligne # 1 (Lacolle), ligne # 31 (Howick) et ligne # 5 (Barrington)</p> <p>Compagnies : le CAR naît en 1879 de la fusion de deux compagnies antérieures (CJMO et CPC)</p> <p>Note : l'inauguration officielle de la ligne entre Coteau et Ottawa a lieu le 30 octobre 1882. Le court segment entre la station Coteau et Coteau Landing (sur le bord du fleuve) n'est rendu fonctionnel que vers le 14 juin 1883. Un traversier relie Coteau Landing à l'île Clark</p>	<p>CAR (1882-1886)</p>
<p>34 Saint-Lambert – Armstrong</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Montreal & Sorel (M&S)</p>	<p>1882</p>	<p>M&S (1882) SER (1882-1883) GTR (1883-1884)</p>	<p>Ouverture : <i>1^{er} avril 1882</i></p> <p>Intersections : lignes # 1 et 3 (Saint-Lambert), branche # 0.5 (Longueuil)</p> <p>Compagnies : l'exploitation de la ligne est louée au SER entre novembre 1882 et juillet 1883, puis au GTR entre décembre 1883 et juin 1884</p> <p>Note : des trains circulent sur une partie de la ligne dès janvier 1882. Le terminus est situé devant Sorel sur la rive occidentale de la rivière Richelieu. L'exploitation de ce chemin de fer construit hâtivement et mal entretenu est intermittente à partir de 1884</p>	<p>M&S (1884-1886)</p>
<p>35 Joliette – Saint-Félix-de-Valois</p>	<p>1882</p>	<p>CFN (1882-1883) GTR (1883-1885)</p>	<p>Ouverture : ≈19 mai 1882</p> <p>Prolongement : ligne # 4</p>	<p>CPR (1885-1886)</p>

<p><i>Noms usuels dans le texte :</i> Chemin de fer du Nord (CFN) Canadien Pacifique (CPR)</p>		<p>Compagnies : la compagnie ayant obtenu la charte autorisant la construction et l'exploitation est le CRJ, absorbé par le QMO&O (1880) et vendu au CFN (1882) en même temps que sa division est. Les informations concernant le CFN et son destin (# 26) s'appliquent à la ligne # 35</p> <p>Note : le service est temporairement suspendu en juillet 1882, avant l'insertion de la ligne (18 août 1882) dans les trajets vers Montréal. Construite essentiellement par le QMO&O, cette ligne a une configuration en « Y » : on construit en 1880 et 1881 une voie reliant Joliette à des carrières de gravier, à laquelle on greffe en 1882 une branche vers Saint-Félix</p>	
<p>36 Marievile – Saint-Césaire</p> <p><i>Noms usuels dans le texte :</i> South Eastern Railway (SER)</p>	<p>1882</p> <p>SER (1882-1886)</p>	<p>Ouverture : 14 décembre 1882</p> <p>Intersections : ligne # 20 (Marievile)</p> <p>Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est le MP&B, loué par le SER vers 1879</p>	<p>SER (1882-1886)</p> <p>Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)</p>
<p>37 Lachine – Saint-Laurent</p>	<p>1884</p> <p>GTR (1884-1886)</p>	<p>Ouverture : 22 septembre 1884</p> <p>Intersections : ligne # 8 (Lachine Bank), ligne # 25 (Bordeaux)</p> <p>Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est l'UJC</p> <p>Note : l'inauguration officielle de la ligne a lieu le 15 décembre 1883, mais un conflit opposant le GTR et le CPR en retarde la mise en service. Le chemin de fer est exploité</p>	<p>GTR (1884-1886)</p>

			comme ligne de banlieue (entre Montréal et Saint-Laurent)	
38 Aylmer – Fort Coulonge	1884-1886	P&PJ (1884-1886)	<p>Ouverture : Aylmer – Quyon (<i>9 décembre 1884</i>) Quyon – Shawville (<i>11 février 1886</i>) Shawville – Fort Coulonge (\approx16 décembre 1886)</p> <p>Prolongement : branche # 0.4</p> <p>Note : c'est le QMO&O qui prévoyait initialement construire cette ligne à l'ouest d'Aylmer. Il y renonce en 1881 et accorde plutôt à la compagnie une aide financière</p>	P&PJ (1884-1886)
39 Saint-Jérôme – New Glasgow	1885	GN (1885-1886)	<p>Ouverture : \approx4 juillet 1885</p> <p>Intersections : ligne # 25 (environs de Saint-Jérôme)</p> <p>Note : on célèbre le 18 décembre 1884 l'inauguration prochaine du chemin de fer, mais les trains réguliers ne semblent pas y circuler avant le début juillet 1885</p>	GN (1885-1886)
40 Long Sault – Gordon Creek	1886	CLT (1886)	<p>Ouverture : <i>29 septembre 1886</i></p> <p>Note : ce chemin de fer de portage longe une section non navigable de la rivière des Outaouais entre les rapides du « Long Sault » et Gordon Creek, dans les environs de l'actuelle municipalité de Témiscaming. La mise en service de trains réguliers semble dater de novembre 1886</p>	CLT (1886)
41 Yamaska – Saint-François-du-Lac	1887	GER (1887)	<p>Ouverture : <i>13 janvier 1887</i></p> <p>Intersections : ligne # 16 (Yamaska)</p>	GER (1887)

			<p>Note : comme ce chemin de fer, officiellement achevé et inspecté en 1886, est ouvert dès les premiers jours de 1887, je fais le choix de l'inclure dans le réseau actif de 1886</p>	
BRANCHES SECONDAIRES				
0.1 Branche de Stanstead	1870	C&PRR (1870-1886)	<p>Ouverture : 7 octobre 1870</p> <p>Description : branche du MVR reliant sa ligne principale (# 13) au village de Stanstead</p>	C&PRR (1870-1886)
0.2 Branche de Rimouski	1875	ICR (1875-1886)	<p>Ouverture : ≈novembre 1875</p> <p>Description : branche de l'ICR reliant sa ligne principale (# 18) au quai de Rimouski</p> <p>Note : la construction de cette branche semble débuter à l'été 1875 ; les sources suggèrent que des voyageurs l'empruntent pour la première fois vers la fin du mois de novembre</p>	ICR (1875-1886)
0.3 Ligne de ceinture de Trois-Rivières	1879	QMO&O (1879-1882) CFN (1882-1883) GTR (1883-1885)	<p>Ouverture : 21 avril 1879</p> <p>Description : la ligne relie deux points (en amont et en aval de Trois-Rivières) de la voie principale du QMO&O (# 26) en dessinant une boucle qui passe par les quais de la ville</p> <p>Note : cette ligne reste inachevée. Sa construction est suspendue le 6 juin 1879 avant le raccordement des deux ailes de la boucle. Des trains y circulent néanmoins et des voyageurs y passent occasionnellement</p>	CPR (1885-1886)

0.4 Branche d'Aylmer	1879	QMO&O (1879-1882)	<p>Ouverture : 5 ou 6 août 1879</p> <p>Description : branche du QMO&O prolongeant sa ligne (# 27) de Hull à Aylmer</p> <p>Note : ce segment est ouvert avant celui reliant Hull à Ottawa (1881), mais l'ouverture de ce dernier, qui devient une composante de la voie principale, transforme en « branche » secondaire la ligne de Hull à Aylmer</p>	CPR (1882-1886)
0.5 Branche de Longueuil	1879	SER (1879-1886)	<p>Ouverture : 10 septembre 1879</p> <p>Description : la ligne relie Saint-Hubert à Longueuil en greffant un prolongement à la ligne principale du MP&B (# 20) à l'endroit où celle-ci rencontre le GTR (# 3)</p> <p>Compagnies : la compagnie possédant la charte originale autorisant la construction et l'exploitation est le MP&B</p> <p>Note : cette ligne semble reprendre l'emprise du tout premier segment, abandonné en 1859, de la ligne # 3 entre Longueuil et Charons (1848)</p>	SER (1879-1886) Officieusement contrôlé par le CPR (1883-1886)
0.6 Branche de Berthier	1881	QMO&O (1881-1882) CFN (1882-1883) GTR (1883-1885)	<p>Ouverture : 1^{er} janvier 1881</p> <p>Description : branche du QMO&O reliant le village de Berthier à sa ligne principale (# 26)</p> <p>Note : la construction de cette branche permet une correspondance entre le QMO&O et le SER, à Sorel (# 16)</p>	CPR (1885-1886)
0.7	1884	ICR (1884-1886)	Ouverture : 21 juillet 1884	ICR

Branche de Saint-Charles			Description : branche de l'ICR reliant sa gare de Saint-Charles (# 9) à la Pointe-Lévis (# 7). Sa fonction est de raccourcir le trajet original (# 9) entre Lévis et Rivière-du-Loup, qui impose un détour par Chaudière et Saint-Henri Note : la ligne originale (# 9) entre Chaudière et Saint-Charles demeure en service malgré l'ouverture de la branche	(1884-1886)
0.8 Branche de Buckingham	1885	CPR (1885-1886)	Ouverture : ≈mai 1885 Description : branche du CPR reliant sa ligne principale (# 27) au village de Buckingham Note : la construction débute à l'automne 1884. En janvier 1885, on prévoit une ouverture en mai. Les sources prouvent que des trains réguliers y circulent dès 1885	CPR (1885-1886)
0.9 Branche de Rivière-du-Loup	1885	ICR (1885-1886)	Ouverture : ≈août 1885 Description : branche de l'ICR reliant sa ligne principale (# 9 et 18) à la pointe de Rivière-du-Loup Note : la presse (même locale) dit peu de choses de cette branche. Sa construction est à peu près achevée en juin 1885. Les sources suggèrent qu'elle est en service en août	ICR (1885-1886)
0.10 Branche de l'Assomption	1886	CFA (1886)	Ouverture : 13 octobre 1886 Description : branche reliant le village de L'Assomption à la gare de L'Épiphanie, sur le CPR (# 26)	CFA (1886)

Annexe 2.2 – Chemins de fer temporairement exploités entre 1836 et 1886

Ligne ou tronçon	Mise en service	Compagnies exploitantes	Notes historiques et géographiques	Abandon
1.1 Joliette – Montcalm	1852	I&R (1852-1855≈)	<p>Ouverture : 4 décembre 1852</p> <p>Prolongement : ligne # 4</p> <p>Note : des trains semblent circuler sur la ligne dès novembre 1852. La compagnie prévoit l'ouverture définitive de sa ligne au printemps 1853. La date de cessation des activités n'a pas été retrouvée. Des sources suggèrent que des trains circulent encore en septembre 1855, mais en 1858, le chemin de fer n'est plus exploité. Il est vendu à Peter McGill le 10 janvier 1860 et au moins partiellement démantelé ensuite</p>	≈1855
1.2 West Farnham – Freleighsburgh	1879-1881	MP&B (1879-1883≈) SER (≈1883-1884)	<p>Ouverture : West Farnham – Stanbridge East (1^{er} octobre 1879) Stanbridge East – Freleighsburgh (≈27 août 1881)</p> <p>Prolongement : ligne # 20</p> <p>Compagnies : la ligne est exploitée par un particulier (Ashley Hibbard) jusqu'en mai 1883, où le SER en prend possession</p> <p>Note : en octobre 1882, on termine la construction d'une extension de Freleighsburgh à la frontière américaine (près d'East Franklin). Les trains réguliers ne semblent pas circuler sur ce prolongement ; il est démantelé en avril</p>	≈3 novembre 1884

			1884. Selon certaines sources, le démantèlement de la voie entre Farnham et Stanbridge aurait été entrepris vers la fin octobre 1884	
1.3 Hochelaga – Longueuil	1880	CTHL (1880-1883)	<p>Ouverture : <i>31 janvier 1880</i></p> <p>Intersections : branche # 0.5 (Longueuil), ligne # 25 (Hochelaga)</p> <p>Note : ce chemin de fer saisonnier est aménagé sur la glace du Saint-Laurent pendant quatre hivers consécutifs entre 1880 et 1883. Il rompt le monopole du pont Victoria (# 3). Son démantèlement définitif est achevé le 7 avril 1883</p>	≈31 mars 1883

Annexe 2.3 – Branches à vocation industrielle ou réservées au transport de marchandises

Branche	Mise en service	Point d'origine	Notes historiques et géographiques
2.1 Branche du port de Montréal	1871	GTR (# 3 et 8)	Ouverture : ≈juin 1871 Description : branche du GTR reliant ses installations de Pointe-Saint-Charles aux quais du port de Montréal
2.2 Branche du moulin de Saint-Anselme	1875	L&K (# 22)	Ouverture : ≈juin 1875 Description : branche reliant la station Larochelle du L&K au moulin de Saint-Anselme Note : l'exploitation de cette branche en 1886 demeure hypothétique
2.3 Branche des carrières de Marbleton	1877	QCR (# 21)	Ouverture : ≈juin 1877 Description : branche reliant le QCR (dans la région de Dudswell) aux carrières de chaux de Marbleton Note : des sources confirment que cette branche est toujours exploitée en 1885
2.4 Branche du quai de Deschambault	1877	QMO&O (# 26)	Ouverture : ≈juillet 1877 Description : branche reliant la ligne principale du QMO&O au quai de Deschambault Note : l'existence de cette branche est vraisemblablement temporaire, car sa

			fonction, en 1877, consiste à faciliter le transport de la pierre pendant la construction du pont ferroviaire de Portneuf
2.5 Branche des forges Radnor	1877	QMO&O (# 30)	<p>Ouverture : ≈juillet 1877</p> <p>Description : branche reliant le tronçon des Grandes Piles, sur le QMO&O, aux forges Radnor</p> <p>Note : des sources confirment que cette branche est toujours exploitée en 1881</p>
2.6 Branche des carrières de Napierville	≈1882	GTR (# 1)	<p>Ouverture : ≈avril 1882</p> <p>Description : branche reliant la ligne du GTR, au sud de Saint-Jean, aux carrières de Napierville</p> <p>Compagnies : branche construite par une compagnie ferroviaire séparée (CJCN)</p> <p>Note : cette branche semble déjà fonctionnelle en avril 1882. Des trains y circulent en 1883, mais, en 1884, la compagnie la déclare abandonnée</p>
2.7 Branche du moulin d'East Angus	1882	QCR (# 26)	<p>Ouverture : ≈novembre 1882</p> <p>Description : branche reliant la ligne du QCR, à East Angus, au moulin à pulpe de William Angus, construit sur le bord de la rivière Saint-François</p> <p>Note : la branche est déjà fonctionnelle au moment où l'on construit le moulin en novembre 1882. On l'utilise vraisemblablement pour le transport des matériaux</p>
2.8 Branche des moulins de John Breakey	≈1882	Breakeyville	Ouverture : ≈1882-1883

			<p>Intersections : ligne # 7 (GTR)</p> <p>Description : branche reliant les moulins de Breakey au bassin de la Chaudière, et croisant le GTR sur son passage</p> <p>Compagnies : branche construite en vertu d'une charte obtenue par une compagnie manufacturière investie d'un pouvoir ferroviaire (QNY&BLC)</p> <p>Note : des sources indiquent que cette branche existe toujours en 1898</p>
2.9 Branche du moulin d'Émileville	1884	SER (# 24)	<p>Ouverture : ≈août 1884</p> <p>Description : branche reliant la ligne du SER, dans la région de Saint-Pie, au moulin à scie d'Émileville (P. Émile Roy)</p>
2.10 Branche du moulin de Wickham	1885	SER (# 16)	<p>Ouverture : ≈avril 1885</p> <p>Description : branche reliant la ligne du SER au moulin à scie de Wickham-Ouest (R. Lewis & Co.)</p>

Annexe 2.4 – Tronçons dont la construction est achevée le 31 décembre 1886, mais dont la mise en service est ultérieure

Ligne ou tronçon	Compagnie	Notes historiques et géographiques
3.1 Mile End – Côte-Saint-Luc (environs)	CPR	<p>Intersections : ligne # 25 (Mile End)</p> <p>Compagnies : la compagnie possédant la charte autorisant la construction et l'exploitation est le A&NW. Le CPR loue à perpétuité le A&NW en décembre 1886</p> <p>Note : ce tronçon est construit pendant l'année 1885. Il constitue la première portion de la ligne de raccordement destinée à lier la ligne # 25 au pont sur le Saint-Laurent que le CPR construit entre Lachine et Caughnawaga. Son ouverture à la circulation régulière a lieu le 8 août 1887, en même temps que celle du pont</p>
3.2 Lac-à-la-Tortue – Sainte-Thècle (environs)	BL	<p>Intersections : ligne # 30 (Jonction de Saint-Tite)</p> <p>Note : le tronçon achevé au moment où prend fin l'année 1886 totalise 20 milles. Une excursion a lieu sur cette ligne le 9 novembre 1886</p>
3.3 Lac Édouard – Lac Caribou (environs)	Q&LSJ	<p>Prolongement : ligne # 14</p> <p>Note : la construction de ce tronçon se termine en décembre 1886. Les trains de voyageurs, toutefois, ne dépassent pas encore le lac Édouard</p>
3.4 Matapedia – Escuminac (environs)	BDC	<p>Intersections : ligne # 18 (Matapedia)</p> <p>Note : la compagnie termine dans les premiers jours de janvier 1887 la</p>

		construction de ce tronçon totalisant 20 milles
3.5 Caughnawaga – L'Acadie (environs)	CPR	<p>Intersections : ligne # 31 (Saint-Constant)</p> <p>Compagnies : les informations concernant la ligne 3.1 s'appliquent à la ligne 3.5</p> <p>Note : ce tronçon est un segment de la ligne que le CPR construit entre Caughnawaga et Saint-Jean, première portion de sa « Short Line » entre Montréal et l'Atlantique. Au moment où prend fin l'année 1886, les trains de construction circulent entre Caughnawaga et les environs de L'Acadie</p>

Liste des abréviations (ordre alphabétique) : nom usuel, nom officiel en français et date de naissance légale des compagnies²

A&NW : Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, 1879
 BDC : Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs, 1872
 BL : Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des basses Laurentides et du Saguenay, 1878
 C&G : Carillon & Grenville (Compagnie du chemin de fer de Carillon et Grenville, 1859)
 C&PRR : Connecticut & Passumpsic Rivers Railroad (É.-U.)
 C&STL : Champlain & St. Lawrence (Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent, 1832)
 CAR : Canada Atlantic Railway (Compagnie du chemin de fer Atlantique canadien, 1879)
 CFA : Compagnie du chemin de fer de L'Assomption, 1886
 CFL : Chemin de fer des Laurentides (Compagnie du chemin de fer des Laurentides, 1872/1874)
 CFN : Compagnie du chemin de fer du Nord, 1882
 CJCN : Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Napierville, 1881
 CJMO : Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa, 1871
 CLT : Compagnie du chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue, 1883/1886
 CNM : Compagnie du chemin à lisses de colonisation du nord de Montréal, 1869
 CNSM : Compagnie du chemin de fer et de la navigation du Saint-Maurice, 1857

² Une barre latérale entre deux dates indique qu'une compagnie avait connu une naissance légale sous un autre nom (première date).

CPC : Compagnie de chemin de fer et de pont du Coteau et de la ligne provinciale, 1872
CPR : Canadien Pacifique (Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 1881)
CQS : Compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, 1854
CRJ : Compagnie du chemin à rails de Joliette, 1879
CSE : Chemin de fer de Saint-Eustache (Compagnie du chemin de fer de Saint-Eustache, 1881)
CTHL : Compagnie de traverse de chemin de fer de Hochelaga à Longueuil, 1880
CVR : Central Vermont Railroad (É.-U.)
GER : Great Eastern Railway (Compagnie du chemin de fer Grand Oriental, 1882)
GN : Grand Nord (Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, 1883)
GTR : Grand Tronc (Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, 1852)
I&R : Compagnie du chemin de fer d'Industrie et de Rawdon, 1850
ICR : Intercolonial, 1867
ITR : International (Compagnie du chemin de fer International, 1877)
JLC&STL : Compagnie du chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent, 1871/1875
L&K : Lévis & Kennebec (Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kennebec, 1869)
LSTL&LP : Compagnie du chemin à rails du lac Saint-Louis et de la ligne de la province, 1848
M&B : Montréal & Bytown (Compagnie du chemin de fer de Montréal et Bytown, 1853)
M&BRV : Missisquoi & Black Rivers Valley (Compagnie du chemin de fer de la vallée des rivières Missisquoi et Noire, 1870)
M&C : Montreal & Champlain (Compagnie du chemin de fer de Montréal et de Champlain, 1857)
M&CJ : Montreal & Champlain Junction (Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, 1870)
M&L : Montreal & Lachine (Compagnie du chemin à rails de Montréal et de Lachine, 1846)
M&NY : Montreal & New York (Compagnie du chemin de fer de Montréal et New York, 1852)
M&S : Montreal & Sorel (Compagnie du chemin de fer de Montréal et Sorel, 1881)
M&V : Montreal & Vermont (Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont, 1849/1861)
MC&S : Montréal, Chambly & Sorel (Compagnie du chemin de fer de Montréal, Chambly et Sorel, 1871)
MP&B : Montreal, Portland & Boston (Compagnie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston, 1875)
MVR : Massawippi Valley Railway (Compagnie du chemin de fer de la vallée de Massawippi, 1862)
P&PJ : Pontiac & Pacific Junction (Compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique, 1880)
Q&G : Québec & Gosford (Compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford, 1869)
Q&LSJ : Chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean (Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, 1870)
Q&R : Québec & Richmond (Compagnie du chemin de fer Québec et Richmond, 1850)
QCR : Quebec Central Railway (Compagnie du chemin de fer du Québec central, 1875)
QMO&O : Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, 1875
QNY&BLC : Quebec, New York & Boston Lumber Company [pas de nom français dans l'acte d'incorporation], 1870

RD&A : Compagnie du chemin de fer des comtés de Richelieu, Drummond et Arthabaska, 1860/1869

RN : Compagnie du chemin de fer de la rive nord, 1853

SECJ : South Eastern Counties Junction (Compagnie du chemin de fer de jonction des comtés du sud-est, 1866)

SER : South Eastern Railway (Compagnie du chemin de fer du Sud-Est, 1872)

SET&K : Compagnie du chemin à lisses de Sherbrooke, des Townships de l'Est et Kennebec, 1869

SF&M : Compagnie du chemin de fer international de Saint-François et Mégantic, 1870

SS&C : Stanstead, Shefford & Chambly (Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, 1853)

STL&A : St. Lawrence & Atlantic (Compagnie du chemin à lisses du Saint-Laurent et de l'Atlantique, 1845)

STL&VI : Chemin de fer du village d'Industrie (Compagnie du chemin à rails du Saint-Laurent et du village d'Industrie, 1847)

UJC : Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, 1880

VCR : Vermont Central Railroad (É.-U.)³

W&M : Waterloo & Magog (Compagnie du chemin à lisses de Waterloo et Magog, 1866/1871)

³ Le Vermont Central Railroad devient en 1873 le Central Vermont Railroad (George Pierce Baker, *The Formation of the New England Railroad Systems, op. cit.*, p. 229).

ANNEXE 3
Le gouvernement des chemins de fer (1832-1886) : appareil politique et législation

Les devoirs et les pouvoirs imposés et concédés aux compagnies ferroviaires exigent l'existence d'entités politiques affectées à la surveillance et à la gestion des chemins de fer sur les territoires canadien et québécois. Or on assiste, au cours du XIX^e siècle, à la gestation et à la cristallisation de ces instances spécifiques, qui se rattachent tant au pouvoir législatif qu'à l'exécutif. Le tableau suivant retrace l'essor de cet appareil gouvernemental chargé de l'administration ferroviaire au Canada et au Québec entre 1832 et 1886. Toutes les informations qu'il contient émanent de mon dépouillement systématique des documents parlementaires et de l'étude des archives gouvernementales inventoriées dans la bibliographie. Seules les lois importantes y sont recensées, et seules y apparaissent les informations nécessaires à la compréhension des principaux rouages de l'administration ferroviaire. Pour en faciliter la lecture, je place en caractères gras le numéro des lois et le nom des instances impliquées dans l'administration ferroviaire entre 1832 et 1886.

Dates	BAS-CANADA / CONSEIL SPÉCIAL	
	LÉGISLATION / INSTANCES	NOTES
1832	Incorporation de la première compagnie ferroviaire de l'histoire du Canada (2 Guil. IV, c. 58).	
1839	Ordonnance du Conseil spécial créant un bureau des Travaux publics (2 Vict., c. 64).	Les chemins de fer, dont la construction est confiée à des compagnies privées par les lois d'incorporation, n'entrent pas dans les attributions de ce bureau des Travaux publics. Il peut être occasionnellement amené à se prononcer sur une question ferroviaire, mais il le fait uniquement quand la construction d'une voie ferrée croise l'une de ses compétences (les canaux, par exemple).
PROVINCE DU CANADA		
	LÉGISLATION / INSTANCES	NOTES

1841	Loi créant un bureau des Travaux publics de la Province du Canada (4-5 Vict., c. 38).	<p>La loi donne au gouverneur le pouvoir de requérir l'avis du bureau sur des travaux divers, mais elle ne fait aucune allusion aux chemins de fer, qui n'entrent pas dans les attributions du bureau. Selon un amendement de 1846, en effet, ses commissaires s'occupent « de tous canaux, havres, chemins ou portions de chemins, ponts, glissoires, et autres travaux et bâtiments publics [...] construits ou entretenus aux frais du public, à même les fonds publics¹ ». Ici encore, c'est uniquement dans les situations – presque inexistantes avant 1849, année où une loi rend certaines compagnies ferroviaires admissibles au financement étatique, les plaçant ainsi dans l'orbite des Travaux publics – où la construction d'une voie ferrée croise l'un des domaines où s'exercent ses compétences (la navigation, par exemple) que le bureau est amené à se pencher sur des questions ferroviaires.</p> <p>Jusqu'au milieu des années 1840, il n'existe au Canada aucune instance politique spécifique responsable des voies ferrées. Cette absence traduit la nouveauté du chemin de fer, dont l'implantation réelle est encore balbutiante et dont l'avenir paraît toujours incertain : le chemin de fer est un phénomène encore trop marginal pour nécessiter l'organisation de corps spécialisés. C'est dans la seconde moitié des années 1840 que l'on décèle les premiers signes d'une transformation.</p>
1846	Naissance du comité permanent des chemins de fer et lignes télégraphiques , instance de l'Assemblée législative. C'est la première instance politique exclusivement chargée de se pencher sur les questions ferroviaires au Canada.	<p>Les compagnies ferroviaires prolifèrent, de nouvelles voies ferrées se construisent, l'avantage qu'offre le chemin de fer conquiert de mieux en mieux les esprits : la nécessité d'une administration uniforme et mieux organisée émerge et s'impose. Le 27 mars 1846, l'Assemblée législative de la Province du Canada crée un « comité spécial » : son mandat, explicitement inspiré par la pratique anglaise, consiste à « examiner quelles sont les dispositions générales qu'il conviendrait d'introduire dans tout Bill relatif aux Chemins de Fer² ».</p> <p>Le comité devient dès 1847 une instance permanente de l'Assemblée législative. Formé d'un nombre variable de députés nommés par la Chambre,</p>

¹ *Acte pour amender la loi qui établit le Bureau des Travaux Publics*, 9 Vict. (1846), c. 37, art. 7, SPC.

² JPC, 2^{ème} session du 2^{ème} parlement (1846), p. 36.

		<p>le « comité permanent des chemins de fer et lignes télégraphiques » (son nom varie légèrement au fil des années) est nommé et renommé à chaque session parlementaire entre 1847 et 1866. Le rôle de ses membres est de « s'enquérir de toutes les matières et choses qui leur sont renvoyées, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et records³ ». Le comité étudie les projets de loi concernant l'incorporation des compagnies ferroviaires ou l'amendement de leur charte ; il reçoit et examine les pétitions se rapportant aux chemins de fer ; il commande et entend divers témoignages qui lui permettent de prendre position sur certaines questions jugées cruciales. Il offre une sorte d'expertise et guide le pouvoir législatif dans la rédaction et l'adoption des lois ferroviaires. Bref, comme le dit son premier rapport en 1846, il doit établir et appliquer les principes d'une « bonne législation sur les Chemins de Fer⁴ ». Voir chapitre 1, section 1.1.</p>
1849	<p>Loi permettant au gouvernement de requérir certains services des compagnies ferroviaires (12 Vict., c. 28). Loi offrant la garantie provinciale (aide financière) à certains chemins de fer (12 Vict., c. 29).</p>	<p>L'acte c. 28 est la première loi ferroviaire s'appliquant uniformément à un ensemble de compagnies. Il oblige ces compagnies à transporter les malles, les troupes et les forces policières quand les autorités compétentes l'exigent.</p> <p>L'acte c. 29 est la première loi offrant aux chemins de fer une assistance financière de l'État. Dès 1847, le comité permanent proposait une politique de financement public des voies ferrées. Voir chapitre 1, section 1.2.</p>
1851	<p>Loi générale des chemins de fer (14-15 Vict., c. 51). Loi pourvoyant à la construction d'un « grand tronc de chemin de fer » (14-15 Vict., c. 73). Cette dernière loi donne naissance au bureau des commissaires des Chemins de fer, instance de l'exécutif composée du maître général des Postes, du commissaire des Travaux publics (voir 1841) et de</p>	<p>Alors que se multiplient, vers 1850, les compagnies et les voies ferrées, le gouvernement canadien doit apprendre à administrer une technologie neuve qui s'impose sur son territoire. Jusqu'au tout début des années 1850, les actes d'incorporation renferment des clauses pénales et des dispositions – sur l'aménagement des intersections et des abords des voies ferrées, sur les tarifs ou le transport postal, par exemple – qui varient d'une compagnie à une autre. Dès 1846, le comité permanent entend remédier à cette disparité législative, mais c'est en 1851 que naît la première loi générale uniformisant les droits et les devoirs des compagnies ferroviaires. À partir de 1851, tous les actes</p>

³ « Second rapport [du comité permanent des bills des chemins de fer et des lignes de télégraphes] », 21 mars 1849, *AJAPC*, vol. 8, n° 2, 1849, appendice QQQ.

⁴ « Premier rapport du comité spécial [...] », 13 avril 1846, *AJAPC*, vol. 5, n° 2, 1846, appendice R.

	deux autres membres du Conseil exécutif.	d'incorporation des compagnies ferroviaires intègrent à leur texte la loi générale des chemins de fer. Voir chapitre 1, section 1.1. Le bureau des commissaires , nouvel organe politique, tient sa première réunion à Québec le 23 octobre 1851 ; ses membres se réunissent ensuite régulièrement dans les années 1850 et 1860 ⁵ . Dans les premières années qui suivent sa constitution, ses tâches sont limitées. Son rôle est principalement constatif : chargé d'administrer l'aide financière que le gouvernement accorde aux compagnies formant le « grand tronc », il fait périodiquement inspecter, par les ingénieurs des Travaux publics (voir 1841), les chantiers de construction qui s'y rapportent pour constater et approuver l'avancement, la valeur et la qualité des travaux effectués. La loi c. 73 restreint la garantie qu'offre la loi de 1849 aux compagnies formant le « grand tronc ». Voir chapitre 1, section 1.2.
1855	Loi sur les municipalités du Bas-Canada (18 Vict., c. 100).	Cette loi réitère et résume le pouvoir des municipalités du Canada-Est d'aider financièrement les chemins de fer, pouvoir octroyé progressivement par une série de lois cumulatives en 1851, 1853 et 1854. Voir chapitre 1, section 1.2.
1856	Loi sur la discipline des cheminots (19 Vict., c. 11).	Cette loi donne une caution judiciaire à la règlementation interne qu'émettent les compagnies ferroviaires pour diriger leur personnel. En vertu de l'acte, les employés des compagnies sont passibles d'une peine judiciaire si, en enfreignant un règlement de leur employeur, ils causent des dommages aux voyageurs ou à la propriété, mettent en danger la vie des voyageurs ou une propriété, ou encore aggravent le risque de blessures ou de dommages. Voir chapitre 7, section 7.1.
1857	Loi sur la sécurité ferroviaire (20 Vict., c. 12).	Cette loi donne naissance aux inspecteurs de chemins de fer, ingénieurs de l'État rattachés au bureau des commissaires des Chemins de fer créé en 1851. Elle ajoute aux attributions initiales du bureau (voir 1851) le mandat de

⁵ BAC (Ottawa), RG46, vol. 778, procès-verbaux du bureau des commissaires, 1857-1864 ; RG1, vol. 2, procès-verbaux du bureau des commissaires, 1851-1857.

		<p>prévenir les accidents de trains sur le territoire. À partir de 1857, l'inspection des chemins de fer n'a plus seulement pour fonction de constater les travaux que réalisent les compagnies admissibles à l'aide financière du gouvernement. Elle devient aussi le moyen de vérifier et d'assurer la sécurité des voies ferrées partout sur le territoire. En vertu de la loi, les compagnies doivent obtenir l'approbation officielle d'un inspecteur avant de mettre un chemin de fer en service. Voir chapitre 2, section 2.2.</p> <p>La loi de 1857 marque l'aboutissement d'une décennie de rodage politique pendant laquelle le gouvernement canadien se dote progressivement des outils administratifs et législatifs nécessaires à l'encadrement des opérations ferroviaires. Le Canada confédéré est l'héritier de cette période : en effet, l'administration et la législation ferroviaires de la seconde moitié du XIX^e siècle dans son ensemble s'enracinent dans les principes fondateurs établis entre 1846 et 1857. Les structures mises en place avant 1867 se perpétuent sous d'autres noms après la Confédération.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONFÉDÉRATION CANADIENNE

	LÉGISLATION / INSTANCES	NOTES
1867	<p><i>Canada (fédéral)</i></p> <p>« Acte de l'Amérique britannique du Nord » (30-31 Vict., c. 3). Naissance du comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, instance de la Chambre des communes⁶. Loi créant le département des Travaux publics (31 Vict., c. 12).</p>	<p>La loi créant le Canada confédéré prévoit la construction d'un chemin de fer intercolonial entre les provinces fondatrices (Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse). Voir chapitre 1, section 1.3.</p> <p>Le fonctionnement du comité permanent des chemins de fer, constitué de députés de la Chambre des communes, est identique à celui de son prédécesseur de la Province du Canada (voir 1846).</p> <p>Le département des Travaux publics est impliqué dans l'administration des chemins de fer : c'est à lui qu'incombe l'administration des chemins de fer dont le gouvernement fédéral est propriétaire (comme l'Intercolonial).</p>

⁶ *Journaux de la Chambre des communes du Canada*, 1^{re} session du 1^{er} parlement (1867-1868), p. 21.

	<p><i>Québec (provincial)</i></p> <p>Naissance du comité permanent des chemins de fer, canaux, lignes de télégraphes, mines, compagnies de mines et manufacturières, instance de l'Assemblée législative du Québec⁷.</p>	Comme son homologue fédéral, le comité permanent des chemins de fer est formé de députés chargés notamment d'étudier, pendant les sessions parlementaires, les questions relatives à la législation ferroviaire.
1868	<p><i>Canada (fédéral)</i></p> <p>Loi générale des chemins de fer (31 Vict., c. 68).</p> <p>Cette loi donne naissance au Comité des chemins de fer du Conseil privé, instance de l'exécutif.</p>	<p>Cette loi fédérale des chemins de fer reprend essentiellement, en les fusionnant, les contenus de la loi générale des chemins de fer la Province du Canada (voir 1851) et de la loi sur la sécurité de 1857.</p> <p>Il ne faut pas confondre le comité permanent des chemins de fer créé en 1867 (une instance législative) et le Comité des chemins de fer du Conseil privé créé en 1868 (une instance du pouvoir exécutif). Ce dernier hérite du mandat du bureau des commissaires des Chemins de fer (voir 1851 et 1857), dont il est le successeur sous le régime de la Confédération : c'est la branche du Conseil exécutif chargée d'administrer les chemins de fer dont l'incorporation relève de la juridiction fédérale (voir chapitre 1, section 1.1). Officiellement constitué par un décret du 12 janvier 1869⁸, le Comité entretient un contact étroit avec les compagnies, encadrant les opérations ferroviaires et organisant l'inspection des voies ferrées en vertu de la loi.</p> <p>Le département des Travaux publics et le Comité des chemins de fer du Conseil privé sont deux instances distinctes, mais complémentaires et intimement reliées : comme le précise la loi de 1868, le secrétaire du Comité est aussi rattaché au département des Travaux publics.</p>
1869	<p><i>Québec (provincial)</i></p> <p>Loi créant le département de l'Agriculture et des Travaux publics (32 Vict., c. 15).</p>	La loi générale des chemins de fer du Québec est presque identique à la loi fédérale équivalente de 1868 : elle fusionne aussi les contenus de la loi générale des chemins de fer la Province du Canada (voir 1851) et de la loi sur la sécurité de 1857. Cette harmonisation des lois fédérale et provinciale est

⁷ *Journaux de l'Assemblée législative de la province de Québec*, 1^{ère} session du 1^{er} parlement (1867-1868), p. 7.

⁸ BAC (Ottawa), RG2, 1868-0838, décret du 12 janvier 1869.

	<p>Loi générale des chemins de fer (32 Vict., c. 51). Cette dernière loi donne naissance au Comité des chemins de fer du Conseil exécutif. Loi accordant des subsides provinciaux aux chemins de fer de colonisation (32 Vict., c. 52).</p>	<p>d'autant plus nécessaire que, à partir de 1867, se croisent sur le territoire du Québec des chemins de fer dont l'incorporation relève du fédéral et d'autres dont l'incorporation relève du provincial.</p> <p>Le Comité des chemins de fer du Conseil exécutif est investi des mêmes fonctions que son homologue fédéral, le Comité des chemins de fer du Conseil privé (voir 1868). Ces fonctions, il les exerce auprès des compagnies qui dépendent d'une charte provinciale. Le Comité est constitué pour la première fois le 8 octobre 1870⁹.</p> <p>Sur la scène provinciale, les matières ferroviaires tombent dans les attributions du département de l'Agriculture et des Travaux publics, qui exerce ses compétences ferroviaires par l'entremise de son Bureau des chemins de fer, corps de fonctionnaires permanent¹⁰ chargé de surveiller les activités des compagnies et de veiller à l'application des lois ferroviaires du Québec. Comme sur la scène fédérale, le Comité des chemins de fer du Conseil exécutif est une instance distincte de ce bureau ministériel, mais les deux travaillent en étroite collaboration : le secrétaire du Comité est rattaché au département de l'Agriculture et des Travaux publics et c'est dans les locaux de ce dernier que se réunissent ses membres.</p> <p>La loi c. 52 lance la politique subventionnaire par l'intermédiaire de laquelle le Québec entend stimuler la construction ferroviaire sur son territoire. Elle est complétée et bonifiée par plusieurs lois provinciales semblables dans les années suivantes. Voir chapitre 1, section 1.2.</p>
1870	<p><i>Québec (provincial)</i></p> <p>Code municipal de la province de Québec (34 Vict., c. 68).</p>	L'article 479 du Code permet aux municipalités du Québec d'aider à l'établissement de chemins de fer en souscrivant des actions, en donnant ou en prêtant de l'argent aux compagnies ferroviaires, ou encore en garantissant par endossement les sommes d'argent empruntées par ces compagnies.
1875	<i>Canada (fédéral)</i>	Cette loi force les compagnies ferroviaires à remettre annuellement au

⁹ BAnQ (Québec), E5, contenant 114, procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil exécutif, 1870-1886.

¹⁰ BAnQ (Québec), E25, S105, SS1, SSS1, contenant 885, lettre d'Édouard Moreau aux employés du Bureau des chemins de fer, 12 février 1880.

	Loi sur les statistiques ferroviaires (38 Vict., c. 25).	gouvernement un rapport statistique détaillé et préformaté. Cette collection des statistiques ferroviaires incombe au département des Travaux publics (voir 1867). Voir chapitre 4, section 4.1.
	<i>Québec (provincial)</i> Loi créant le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental (39 Vict., c. 2).	L’entreprise ferroviaire que crée cette loi est une société d’État québécoise. Elle fusionne deux entreprises ferroviaires moribondes visant à construire un chemin de fer reliant Québec, Montréal et Ottawa sur la rive nord du Saint-Laurent et des Outaouais. L’État québécois vend en 1882 ce chemin de fer à deux compagnies privées. Voir annexe 2 et chapitre 1, section 1.3.
1879	<i>Canada (fédéral)</i> Loi scindant le département des Travaux publics et créant le ministère des Chemins de fer et Canaux (42 Vict., c. 7). Nouvelle mouture de la loi générale des chemins de fer (42 Vict., c. 9).	Cette loi transfère à un ministère des Chemins de fer et Canaux (désormais distinct du ministère des Travaux publics) les attributions ferroviaires de l’ancien département des Travaux publics (voir 1867 et 1875). La nouvelle loi générale des chemins de fer actualise celle de 1868 ; les deux sont presque identiques.
1880	<i>Canada (fédéral)</i> Un député (D’Alton McCarthy) propose la création d’une Cour de commissaires des chemins de fer.	Cette instance ne voit le jour qu’au tout début du XX ^e siècle ¹¹ , mais elle suscite de continuels débats à la Chambre des communes entre 1880 et 1886. Aux yeux de ses défenseurs, une Cour de commissaires des chemins de fer est rendue nécessaire par la fréquente violation de la loi dont se rendent coupables les compagnies et par l’arbitrarité de leurs tarifs : le mandat de ce « tribunal » serait de « juger [les] contestations qui s’élèvent entre les compagnies » et les « matières en litige entre les compagnies de chemins de fer et les municipalités ¹² ». Cette « cour d’arbitrage pour le prompt règlement de toutes difficultés entre le public et les chemins [de fer] ¹³ » entendrait aussi les plaintes des individus, qui n’ont souvent guère les moyens de se battre, devant

¹¹ Ken Cruikshank, *Close Ties. Railways, Government, and the Board of Railway Commissioners (1851-1933)*, op. cit., p. 48-83.

¹² DCC, 2^{ème} session du 4^{ème} parlement (1880), vol. 1, p. 151.

¹³ *Journaux de la Chambre des communes du Canada*, 1^{ère} session du 5^{ème} parlement (1883), appendice n° 1.

		les tribunaux ordinaires, contre les corporations ferroviaires. Dans les années 1880, plusieurs députés craignent la lourdeur bureaucratique qu'entraînerait une « multiplication des tribunaux » ; ils estiment que l'administration ferroviaire est suffisamment servie par le « système en existence ¹⁴ ».
	<p><i>Québec (provincial)</i></p> <p>Loi scindant le département de l'Agriculture et des Travaux publics et créant la charge de commissaire des Chemins de fer (43-44 Vict., c. 3).</p> <p>Nouvelle mouture de la loi générale des chemins de fer (43-44 Vict., c. 43).</p>	<p>La loi c. 3 autorise la nomination d'un commissaire des Chemins de fer, à qui sont transférées les compétences ferroviaires du département de l'Agriculture et des Travaux publics : ce commissaire, selon le texte de la loi, exercera les pouvoirs ministériels « concernant la construction, la régie et l'administration d'aucun chemin de fer construit ou maintenu dans les limites de la province de Québec, en vertu d'aucune loi passée par la législature de la dite province ». La nouvelle fonction de commissaire est officiellement créée le 3 juillet 1881, ce qui donne naissance au département des Chemins de fer, auquel se rattache désormais le Bureau des chemins de fer (voir 1869)</p> <p>La nouvelle loi générale des chemins de fer du Québec actualise celle de 1869 ; les deux sont presque identiques.</p>
1882	<p><i>Canada (fédéral)</i></p> <p>Loi accordant à certains chemins de fer un soutien financier de l'État fédéral (45 Vict., c. 14).</p>	Cette loi offrant des subsides à plusieurs entreprises ferroviaires lance une politique subventionnaire fédérale que des lois subséquentes viennent bonifier dans les années suivantes. Voir chapitre 1, section 1.2.
	<p><i>Québec (provincial)</i></p> <p>Loi accordant des terres à certains chemins de fer (45 Vict., c. 23).</p>	Après les lois subventionnaires de 1869 et des années 1870, cette loi lance une deuxième vague de subventions provinciales aux chemins de fer. Elle offre à plusieurs entreprises ferroviaires un soutien financier de l'État provincial en leur octroyant des terres. Des actes subséquents dans les années suivantes bonifient cette loi de 1882 et permettent aux compagnies de convertir ces subventions foncières en subsides. Voir chapitre 1, section 1.2.

¹⁴ DCC, 3^{ème} session du 4^{ème} parlement (1880-1881), vol. 2, p. 1059.

1886	<i>Québec (provincial)</i> Loi abolissant le département des Chemins de fer (49-50 Vict., c. 4).	Cette loi restitue au département de l'Agriculture et des Travaux publics l'ensemble des compétences ferroviaires qu'il exerçait avant la création du département des Chemins de fer (voir 1880).
-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

BIBLIOGRAPHIE

1. Sources

1.1 ARCHIVES

1.1.1 Fonds et séries – Bibliothèque et Archives Canada (Ottawa)

Collection Eva Davies, R13879, v. 1885-1890.

Fonds Alexander Henderson, Canadian Landscape Album, R10846, boîte 55041, v. 1865-1876.

Fonds Andrew Audubon Merrilees, MG31-A10 :

- railway passes, 1861-1882.
- railways in Canada, 1884.
- Merrilees photographic and art collection, 1858-v. 1880.

Fonds du Bureau du Conseil privé, décrets du Conseil, RG2, 1867-1886.

Fonds de la Commission canadienne des transports, RG46 :

- Comité des chemins de fer du Conseil privé, lettres reçues, 1867-1886.
- procès-verbaux du Comité des chemins de fer du Conseil privé, 1857-1887.
- rapports des compagnies de chemins de fer à vapeur, 1875-1888.

Fonds du Conseil exécutif de la Province du Canada, Bureau des commissaires des Chemins de fer, RG1, 1851-1865.

Fonds du ministère des Chemins de fer et Canaux, RG43 :

- direction des chemins de fer, lettres reçues, 1879-1899.
- dossiers-matière, 1881-1909.
- correspondance générale sur les chemins de fer, 1884-1890.

Fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, RG30 :

- Canadian Government Railways, 1868-1890.
- Canadian National Railways photographs, 1856-v. 1880.
- Company of Proprietors of the Champlain and St. Lawrence Railroad, 1836-1857.
- Grand Trunk Railway Company of Canada, 1853-1893.
- Grand Trunk Railway Company of Canada East, 1853-1856.
- Great Northern Railway of Canada, 1883-1887.
- Jacques Cartier Union Railway Company, 1882-1885.
- Lake St. Louis and Province Line Railway Company, 1849-1852.
- Missisquoi and Black Rivers Valley Railway Company, 1874-1881.

- Montreal and Champlain Junction Railway Company, 1880-1887.
- Montreal and Champlain Railroad Company, 1857-1872.
- Montreal and Lachine Railroad Company, 1847-1851.
- Montreal and Vermont Junction Railway Company, 1863-1870.
- Montreal, Portland and Boston Railway Company, 1872-1885.
- North Shore Railway Company, 1882-1884.
- Quebec and Lake St. John Railway Company, 1869-1876.
- Quebec and Richmond Railroad Company, 1851-1853.
- Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company, 1853-1886.
- St. Lawrence and Atlantic Railroad Company, 1845-1853.
- Waterloo and Magog Railway Company, 1871-1883.

Fonds du ministère des Postes, division du service ambulant et des services par eau, RG3, 1861-1870.

Fonds du ministère des Transports, dossiers sur les chemins de fer, RG12, 1868-1889.

Fonds du ministère des Travaux Publics, RG11 :

- documents de la Commission des Travaux, 1839-1859.
- dossiers du service central relatif à la direction des chemins de fer, 1848-1879.

Fonds Joseph Hickson, MG29-A29 :

- correspondance, 1881.
- Memorabilia, 1866-1878.
- album illustré de l'arpenteur John M. C. Muir, 1878-1879.

Reminiscences of North America, Blackwell Album, R3523, v. 1855-1865.

1.1.2 Fonds et séries – Bibliothèque et Archives nationales du Québec (Québec)

Fonds de la famille Joly de Lotbinière, P351 :

- Pierre-Gustave Joly de Lotbinière, S3, 1846-1854.
- Henri-Gustave Joly de Lotbinière, S4, 1865-1886.
- documents cartographiques, S7, v. 1879.

Fonds du ministère des Travaux Publics et de l'Approvisionnement, E25 :

- Bureau des chemins de fer, correspondance, S105, SS1, SSS1, 1876-1885.
- Bureau des chemins de fer, construction et entretien, S105, SS1, SSS2, 1869-1892.
- Compagnies de chemins de fer, S105, SS3, 1879-1887.
- plans, profils, livres de renvoi des chemins de fer, S105, SS4, 1869-1901.

Fonds du ministère du Conseil exécutif, documents du Comité des chemins de fer du Conseil exécutif, E5, contenant 114, 1870-1888.

Fonds Édouard-Raymond Fabre, copie de lettres d'Édouard-Raymond Fabre à sa famille, P851, S4, D1, 1843-1851.

Fonds de la famille Hector Langevin, correspondance personnelle et familiale, P134, contenant 1, 2 et 3, 1853-1888.

Fonds des familles Graddon, MacNidder, Ross et Stuart, contenant 2, 1881-1889.

Fonds Félix-Gabriel Marchand, correspondance avec sa famille, P174, S2, 1843-1885.

Fonds Olivier Robitaille, Journal personnel d'Olivier Robitaille, P232, P1, 1837-1896.

Fonds Quebec and Gosford Railway Co., P214, 1868-1872.

1.1.3 Fonds et séries – Bibliothèque et Archives nationales du Québec (Montréal)

Collection Élisée Choquet, P60 :

- La Prairie : histoire locale, S3, 1836-1936.
- Région sud de Montréal, S5, 1885-1927.
- Sujets divers, S6, 1903-1933.

Fonds Antoine Labelle, P774 :

- correspondance, S1, 1871-1876.
- colonisation et chemin de fer, S2, v. 1870-1884.

Fonds de la Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer Montréal et Sorel, E107, 1882-1892.

Fonds de la famille Lacoste, correspondance de Marie-Louise et Coralie Globensky, P76, contenant 06-P76/4, 1864-1885.

Fonds de la famille Landry, projet de l'embranchement du chemin de fer Intercolonial reliant la gare de Saint-Charles à celle de Lévis, P155, S4, SS5, D9, 1881-1882.

1.1.4 Fonds et séries – Bibliothèque et Archives nationales du Québec (Rimouski)

Fonds Charles-Antoine-Ernest Gagnon, activités professionnelles, P38, S2, 1869-1892.

Fonds de la famille Tessier, Marguerite-Adèle Kelly-Tessier, P1, S2, 1842-1882.

Fonds François Soucy, P57 :

- gare de chemin de fer du style de Cacouna, D21, 1872.
- gare de première classe, D22, 1880.
- gare de marchandises, Notre-Dame-du-Portage, D24, 1886.

1.1.5 Fonds et séries – Archives du Musée McCord (Montréal)

Fonds de la famille Guerin, Journal de voyage de Thomas Guerin, P610, 1860.

Fonds de la famille Leclère, Georges Samuel Leclère et Corinne Turgeon, Georges Ovide Leclère et Yvonne Mathieu, autres personnes affiliées, P731/B, E et G, 1855-1894.

Fonds de la famille Le Moine, Henri-Gaspard Le Moine, P761/B, 1861-1872.

Fonds de la famille Sanborn, correspondance, affaires, P058/A et B, 1851-1872.

Fonds de la famille Turgeon, Joseph Ovide Turgeon, P732/D3.6, 1860-1870.

Fonds des familles Des Rivières et Taschereau, Marie-Angélique Hay Des Rivières, P752/B, 1833-1871.

Fonds Georges-Étienne Cartier, causes impliquant la compagnie ferroviaire Grand Tronc, P197/A2.1,2, 1859-1861.

Fonds Honoré Beaugrand, correspondance personnelle et professionnelle, P675/C, 1887.

Fonds Louis-Alexandre Taschereau, journaux personnels, P632, 1883-1885.

1.1.6 Fonds et séries – Archives du Musée ferroviaire Exporail (Saint-Constant)

Collection Mark Greenwald, billets de trains, C003, 1863-1885.

Collection Robert R. Brown, C006 :

- spicilèges, notes et listes, S1, SS1, 1836-1927.
- horaires de train, S2, SS4, SSS1, 1852 et 1884.

Collection Tom Patterson, C025, 1872-1879.

Compagnies constituantes, P100, S2, SS2, SSS1, 1880-1883.

Compagnies ferroviaires canadiennes, P188, S3, SS1 :

- Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, SSS5, v. 1880.
- South Eastern Railway, SSS8, v. 1885.

Fonds Canadian Pacific Railway Company, P170 :

- Early Railways and Companies, S32, 1877-1884.
- Quebec Central Railway, S12, 1880-1887.
- South Eastern Railway, S28, 1871-1884.

Grand Trunk Railway [photographies], P100, S1, SS2, SSS3, 1860-1870.

1.1.7 Autres centres d'archives

Archives de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine (La Prairie), fonds Michel Létourneau, P180, 1986.

Archives diocésaines de la Chancellerie de Montréal (Montréal), fonds Chancellerie, paroisses du diocèse de Montréal, pétition de Sainte-Anne-de-Bellevue, A01-A850, 1874.

Archives du groupe TRAQ (Lévis), Quebec Central Railway Company, Minute Book n° 1, 1881-1887.

Archives du séminaire de Trois-Rivières (Trois-Rivières), Journal intime de M. l'abbé Chrétien, curé de Saint-Narcisse, FN-0183, 1887-1888.

1.1.8 Documents isolés – Bibliothèque et Archives nationales du Québec¹

Gatineau. Fonds Antoine Charest, cartes et plans, P228, S1, 1897.

Montréal. Collection des petits fonds et d'archives manuscrites d'origine privée, P1000 :

- Chemin de fer de la Rive nord, D104, 1872.
- Montreal and Bytown Railroad Company, D878, 1853-1856.
- Pierre Filiatrault, D1154, 1876.

Montréal. Collection initiale P318 :

- dessins d'ingénierie et techniques, S10, 1853.
- cartes et plans, S8, v. 1890.

Montréal. Fonds de la Cour des sessions générales de la paix du district de Montréal, enquêtes du coroner, TL32², S26, SS1, 1874-1899.

Montréal. Fonds de la Cour du Banc du Roi / de la Reine, TP9 :

- greffe de Montréal, affidavit de William Burney, S2, SS1, SSS1, 1864.
- greffe de Saint-Jean-sur-Richelieu, enquêtes du coroner, S15, SS26, 1869.

Montréal. Fonds de la Cour supérieure. District judiciaire de Montréal. Greffes d'arpenteurs, Arthur Vincent incorporée, Pierre-Louis Morin, CA601, S171, S224, 1848-1897 [plans de chemins de fer].

Québec. Collection Centre d'archives de Québec, documents textuels, P1000, S3, 1860-1891.

Québec. Collection initiale, cartes et plans, P600, S4, 1876.

¹ Sont recensés dans cette section les fonds et les séries qui n'ont pas fait l'objet d'une fouille approfondie, mais dans lesquels j'ai puisé un ou plusieurs documents isolés (souvent numérisés).

² Les enquêtes du coroner provenant des fonds TP9 et TL32 m'ont été aimablement transmises par Isabelle Perrault, de l'Université d'Ottawa (criminologie).

Québec. Fonds de la Cour supérieure. District judiciaire de Québec. Greffes d'arpenteurs, Alphonse Demers, CA301, S10, 1883 [plans de chemins de fer].

Québec. Fonds de la Cour supérieure. District judiciaire de Québec. Greffes de notaires, Noël Hill Bowen, John Greaves Clapham, Henry Charles Austin, CN301, S43, S67, S290, 1856-1882 [plans de chemins de fer].

Québec. Fonds du ministère de la Justice, événements de 1837-1838, dépositions, E17, S37, 1837-1838.

Québec. Fonds du ministère des Terres et Forêts, documents cartographiques, E21, S555, 1852-v. 1889

Québec. Fonds Gouverneurs, régime anglais, correspondance, R2, S2, 1835.

Rimouski. Fonds de la Cour du Banc du Roi / de la Reine, greffe de Rivière-du-Loup, enquêtes du coroner, TP9, S24, SS26, 1873-1879.

Trois-Rivières. Fonds de la Cour du Banc du Roi / de la Reine, greffe d'Arthabaska, enquêtes du coroner, TP9, S11, SS26, 1888.

Trois-Rivières. Fonds de la Cour supérieure. District judiciaire de Trois-Rivières. Greffes d'arpenteurs, Joseph-Edmond Mailhot, CA401, S29, v. 1885 [plans de chemins de fer].

Trois-Rivières. Fonds du ministère de la Justice, documents cartographiques, E17, S3, SS4, 1922.

1.1.9 Documents isolés : Bibliothèque et Archives Canada (Ottawa)³

Collection nationale de cartes et plans, R12567, 1853.

Peter Winkworth Collection of Canadiana, R9266, v. 1851.

Fonds de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada, visual material, R9271, 1864.

Fonds du ministère de l'Intérieur, Department of the Interior photographic Records, RG15, 1860.

Fonds Sir Henry Wentworth Acland, sketches in North America, MG40-Q40, 1860.

Fonds James Bruce, Earl of Elgin and Kincardine, and family, British North America Correspondence, MG24-A16, 1851.

Temporary record for orphaned ICON records, R17124, 1877.

³ Sont recensés dans cette section les fonds et les séries qui n'ont pas fait l'objet d'une fouille approfondie, mais dans lesquels j'ai puisé un ou plusieurs documents isolés (souvent numérisés).

1.1.10 Autres documents isolés : collections numériques et microdocuments.

By-Laws, Rules, Special Rules, Regulations and Orders, for the Use and Guidance of Servants, Employees and Officers of the Grand Trunk Railway of Canada, s. l., s. é., 23 septembre 1865.

Canadian Pacific Railway Company. Specification of First-Class Passenger Cars, s. l., s. é., v. 1885.

CAREY, William, *Victoria Bridge Galop* [partition musicale], Boston, Russell & Tolman, 1860.

Circulaire à MM. les Curés du Comté de Portneuf, s. l., s. é., 21 septembre 1871.

Chemin de Fer de Québec et du Lac St. Jean [rapports d'inspection], s. l., s. é., v. 1880.

Chemin de fer le Grand Tronc. Correspondance Entre la Compagnie et le Gouvernement de la Puissance au sujet des avances à la Compagnie du Chemin de Fer Canadien du Pacifique, s. l., s. é., v. 1884.

Contract and Specification Relating to Pontiac Pacific Junction Railway, Montréal, Gazette Printing Company, 1884.

Contract, Specifications, and an Act Respecting the Construction of the Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway, Québec, Le Canadien Steam Printing, 1876.

Convention and Fundamental Articles of Agreement Between the St. Lawrence and Atlantic [...], s. l., s. é., 17 avril 1846.

Correspondance, états, etc., Grand Tronc de chemin de fer, s. l., s. é., 1855.

D'ALBERT, Charles, *Grand Trunk Waltzes* [partition musicale], Montréal, J. W. Herbert & Co., v. 1859.

General Instructions and Regulations Applicable to All Servants of the Grand Trunk Railway Company of Canada and Railways Operated By It, Montréal, Gazette Printing Company, 1884.

General Rules and Regulations Applicable to All Servants of the Grand Trunk Railway Company of Canada and Railways Operated by it, Montréal, General Offices of the Company, s. l., s. é., janvier 1885.

Grand Trunk Railway Company, *Book of Rules and Regulations*, Montréal, M. Longmore & Co., 1864.

Grand Trunk Railway Central District. Private Time-Table. Special Rules, for the Exclusive Use and Guidance of Employés [...], s. l., s. é., 25 avril 1869.

Grand Trunk Railway Co. Pass the Bearer of the from Weston to Toronto [...] [billet de train], s. l., s. é., v. 1856.

Grand Trunk Railway Company of Canada, *Book of Instructions to Freight Agents, Clerks, Checkers, and Others, for the Use and Guidance of Employés Only*, Montréal, John Lovell, 1882.

Grand Trunk Railway. Employees Annual Pic-Nic to Campbellford [...] [dépliant], Belleville, Intelligencer Steam Print, août 1883.

Grand Trunk Railway of Canada. Circular No. 9. Instructions for the Guidance of the Mechanical Staff [...], s. l., s. é., 3 septembre 1873.

Grand Trunk Railway of Canada. Circular No. 275. To Head Departments, Agents, and Others, s. l., s. é., 1^{er} décembre 1873.

Grand Trunk Railway of Canada, Great Western Division. Time Tables No. 5 [...], s. l., s. é., 19 novembre 1883.

Grand Trunk Railway of Canada. This Railway and the Chicago and Grand Trunk Railway now form the Shortest Route South [affiche publicitaire], s. l., s. é., v. 1884.

Grand Trunk Railway Snow-Shoe Races [...] [feuille volante], Montréal, Starke & Co., 1872.

Grand Trunk Railway. Specification for Bodies of Baggage and Express Cars, s. l., s. é., v. 1870.

Grand Trunk Railway. Specification for Bodies of First-Class Cars to Carry 60 Passengers, s. l., s. é., v. 1870.

Grand Trunk Railway. Toronto Exhibition, Sept. 5th to 17th [affiche publicitaire], s. l., s. é., 1881.

Grand Trunk Railw'y, \$ 18 saved ! [affiche publicitaire], Boston, s. é., v. 1860.

Information Circular of the Grand Trunk Railway Company of Canada for 8th June, 1857 [document promotionnel], s. l., s. é., 1857.

Le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Devis général (section ouest), s. l., s. é., 19 août 1876.

Le chemin de fer des rivières Connecticut et Passumpsic et de la vallée Massawippi [...] [affiche publicitaire], Québec, Imprimerie du Daily Mercury, v. 1870.

North Shore Railway. Correspondence Between the Grand Trunk Railway Company, the Hon. The Minister of Public Works, and the Canadian Pacific Railway Company, s. l., s. é., 1884.

Notice is Hereby Given That application will be made [...] to construct a railway from Montreal to Lachine under the name and designation of the Montreal and Lachine Railway Company [feuille volante], s. l., s. é., 1^{er} novembre 1845.

Prospectus of the Canada, New Brunswick, and Nova Scotia Railway Company, s. l., s. é., 9 juin 1849.

Railway Subsidies Boodle. How the Tory Government Supports its Supporters [propagande électorale], s. l., s. é., v. 1887.

Rules and Regulations to Be Observed By the Operators and Station Masters Working the Telegraph Lines of the Grand Trunk Railway Company, Montréal, H. & G. M. Rose, 1855.

Tariff of Passenger Rates via the Grand Trunk Railway of Canada to All Parts of the Canadas and the United States of America, Buffalo, Clapp, Matthews & Co.'s, janvier 1857.

The Grand Trunk Railway is the Only Cheap, Direct & Expeditious Route To all parts of Canada [...] [affiche publicitaire], Montréal, James Potts, 1857.

1.2 SOURCES IMPRIMÉES

1.2.1 Documents parlementaires (dépouillement systématique)

Actes du parlement de la puissance du Canada, 1873-1886.

Appendices des Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada, 1842-1859.

Débats de la Chambre des communes du Canada, 1867-1886.

Débats reconstitués de l'Assemblée législative de la province de Québec, 1867-1886.

Debates of the Legislative Assembly of United Canada, 1841-1856.

Documents de la session (Canada confédéré), 1867-1888.

Documents de la session (province de Québec), 1867-1888.

Documents de la session (province du Canada), 1860-1866.

Gazette du Canada, 1841-1887.

Gazette officielle du Québec, 1867-1887.

Journaux de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada, 1824-1837.

Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada, 1842-1866.

Journaux de la Chambre des communes du Canada, 1867-1886.

Journaux de l'Assemblée législative de la province de Québec, 1867-1886.

Ordonnances faites et passées par le Gouverneur général et le Conseil spécial, 1838-1841.

Statuts provinciaux du Bas-Canada, 1830-1836.

Statuts du Canada, 1867-1872.

Statuts de la province de Québec, 1867-1886.

Statuts de la province du Canada, 1852-1866.

Statuts provinciaux du Canada, 1841-1852.

1.2.2 Publications sérielles : rapports d'activités des compagnies ferroviaires

Annual Report of the Directors and Chief Engineer, to the Shareholders of the Quebec and Richmond Railroad Company, Québec, J. T. Brousseau, 1852-1853.

Annual Report of the Directors of the Connecticut and Passumpsic Rivers Railroad Company
Boston, Wright & Potter Printing Company / James S. Adams, 1870-1887.

Canadian Pacific Railway, *Annual Report for the year [...] and Report of Proceedings at the [...] Annual Meeting of Shareholders, Montréal, Gazette Printing Co., 1885-1889.*

Grand Trunk Railway Company of Canada [Fourth Annual General Meeting], s. l., s. é., 1857,
Collection numérique de Canadiana.

Grand Trunk Railway Company of Canada, *Report of the Directors [...] for the Half-Year Ended [...]*, Londres, M'Corquodale & Co. / Waterlow & Sons, 1862, 1865-1874.

Grand Trunk Railway Company of Canada, *Report of the Directors, May 22nd, 1867*, Londres,
Waterlow and Sons, 1867.

Grand Trunk Railway Company of Canada, *Report of the Directors [...] on Statement of the Revenue and Capital Accounts to 30th June, 1865*, Londres, Waterlow & Sons, 1865.

Grand Trunk Railway Company of Canada, *Statement of the Revenue and Capital Accounts for the Half-Year Ended June 30th, 1869*, Londres, Waterlow & Sons, 1869.

Half-Year Ended [...]. Grand Trunk Railway Company of Canada. Report of the Directors [...], Londres, Waterlow & Sons / s. é, 1863, 1864, 1879, 1883, 1887.

Proceedings of the [...] Annual General Meeting of the Proprietors of the St. Lawrence & Atlantic Rail-Road, Montréal, James Potts / Montreal Herald Office / Montreal Gazette Office, 1848, 1849, 1853.

Proceedings of the [...] Annual General Meeting of the Shareholders of the Grand Trunk Railway Company of Canada, Montréal, James Potts / John Lovell, 1855-1858, 1860-1861.

Report of the Directors and Chief Engineer of the St. Lawrence and Ottawa Grand Junction Railway Company, Montréal, Lovell, 1853.

Report of the Directors of the Grand Trunk Railway Company of Canada, with Third Report of Mr. Watkin, Londres, Waterlow and Sons, 1862.

Report of the Directors of the Montreal and Lachine Rail-Road Company, Montréal, J. Starke and Co., 15 février 1848.

Report of the Directors of the Montreal & New York Railroad Company, Montréal, J. Starke and Co., 1853.

Report of the Directors of the Stanstead, Shefford and Chambly [...], Waterloo, Office of The Advertiser, 1857.

Report of the London Directors of the Grand Trunk Railway Company of Canada [...] for Half-year ending June 29th, 1861, Londres, Waterlow & Sons, 1861.

Second Annual Report of the South Eastern Railway Company for the Year Ending June 30th 1882, Montréal, Robert Miller, Son & Co., 1882.

St. Lawrence and Atlantic Rail-Road. Proceedings of the Annual General Meeting of Proprietors, and Report of the Directors, Montréal, Canada Gazette Office, 1847.

The First and Second Annual Report of the Directors and Engineer of the Industry Village & Rawdon Rail-Road Company, to the Stockholders, Montréal, James Potts, 1853.

The Saint Lawrence and Atlantic Railroad Company [Meeting of the Board of Directors], Montréal, J. Potts, 1852.

1.2.3 Autres publications sérielles (dépouillement systématique)

L'Almanach du peuple pour l'année [...], 1855-1862, 1870-1876.

Mandements, lettres pastorales, circulaires de Mgr L. F. Lafleche, second évêque des Trois-Rivières, volumes 1 à 4.

Mandements, lettres pastorales et circulaires de Mgr. Jean P. F. L. Langevin, Premier Évêque de St. Germain de Rimouski, volumes 1 à 3.

Mandements, lettres pastorales et circulaires des évêques de Québec, volume 1 et volumes 1 à 3 (Nouvelle série).

Mandements, lettres pastorales et circulaires des évêques de St-Hyacinthe, volumes 1 à 9.

Mandements, lettres pastorales, circulaires et autres documents publiés dans le diocèse de Montréal depuis son érection, tomes 1 à 11.

The Montreal Directory [John Lovell], 1842-1886.

1.2.4 Publications officielles : gouvernements et compagnies ferroviaires

BAILLAIRGÉ, Charles, *Rapport de Charles Baillairgé, Ingénieur de la Cité de Québec. Section de 10 milles. Chemin de fer du lac St. Jean au nord de St. Raymond*, Québec, Imprimerie de George Vincent, 1884.

BAILLAIRGÉ, Charles, *Rapport de Mr. Baillairgé [...] sur la 3ème section du chemin de fer de Québec & lac St. Jean au nord de St. Raymond*, Québec, Georges Vincent, 1885.

BAILLAIRGÉ, Charles, *Rapport de Mr. Baillairgé [...] sur la 5ème section du chemin de fer Québec & lac St. Jean au nord de St. Raymond*, Québec, Georges Vincent, 1886.

BLACKWELL, Thomas E., *Report [...] of the Grand Trunk Railway Company of Canada for the Year 1859*, Londres, Waterlow & Sons, 1860.

BRYDGES, Charles John, *Report by Mr. Brydges on his Inspection of the Portions of the Intercolonial Railway Now in Operation*, Ottawa, MacLean, Roger & Co., 1874.

BUTT HEWSON, M., *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto, Belford Brothers, 1876.

Canadian Postal Guide : Containing Calendars for 1867 and 1868 [...], Montréal, John Lovell, 1867.

Canadian Postal Guide : Containing the Chief Regulations of the Post Office [...], Montréal, E. Pickup, 1863.

Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. Division Ouest. Rapport pour les six mois finissant le 28 février 1879, s. l., s. é., 1879.

Commission royale. Enquête concernant le chemin de fer Q. M. O. & O., 3 volumes, Québec, Gingras & Cie, 1887.

Devis général pour la construction des travaux de la compagnie du chemin à rails de bois de Lévis à Kennebec, Lévis, Bureau de L'Écho de Lévis, 1871.

DORMAN, Robert, *A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada (1836-1937) with Other Data Relevant to Operation of Department of Transport*, Ottawa, J. O. Patenaude, 1938.

DURHAM, Earl of (John George Lambton), *Report on the Affairs of British North America*, Londres, House of Commons, 1839.

États, rapports et comptes de la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, Toronto, John Lovell, 1857.

FOSTER, John, *Rapport sur le chemin de fer de Phillipsburg, Farnham & Yamaska*, Saint-Hyacinthe, Presses à vapeur du Courrier, 1872.

Grand Trunk Railway Company of Canada, *Mission of Enquiry to Canada. Report of Captain Tyler on the Condition and Prospects of the Grand Trunk Railway, December, 1867*, Londres, Waterlow & Sons, 1867.

GREGORY, Charles Hutton, *Report of Mr. Charles Hutton Gregory, C. E., [...] Upon the Works of the Grand Trunk Railway Company of Canada*, Londres, Waterlow and Sons, 1857.

HOPPER, A. B. et T. KEARNEY, *Canadian National Railways. Synoptical History of Organization, Capital Stock, Funded Debt, and Other General Information*, Montréal, Accounting Department, Canadian National Railways, 1962.

KEEFER, Samuel, *Report of Samuel Keefer, Esq., Inspector of Railways for the Year 1858*, Hamilton, Gillespy & Robertson, 1859.

KEEFER, Samuel, *Report of Samuel Keefer, Esq., Inspector of Railways for the Years 1859 and 1860*, Leader & Patriot Establishment, 1861.

MALSBURG, W. J. J., *Rapport sur l'embranchement de Chemin de Fer projeté de St. Eustache à la jonction de Ste. Thérèse*, Montréal, Compagnie d'imprimerie canadienne, 1878.

MORTON, A. C., *Report on the Gauge for the St. Lawrence and Atlantic Rail-road*, Montréal, Canada Gazette Office, 1847.

MORTON, A. C., *Report on the St. Lawrence & Atlantic Rail-road [...]*, Montréal, The Canada Gazette Office, 1849.

PILKINGTON, Woodford, *Quebec Railway and Harbour Works*, s. l., s. é., 1879.

Rapport de la commission nommée pour s'enquérir des affaires du chemin de fer du Grand Tronc, Québec, Derbshire et Desbarats, 1861.

Rapport de l'ingénieur en chef sur l'étude de la ligne du chemin de fer de Québec et du Saguenay, Québec, Bureau de la Gazette du Canada, 1854.

Rapport du comité spécial auquel a été renvoyé le rapport annuel du principal agent de l'émigration ainsi que le rapport supplémentaire de l'agent allemand à Québec, Québec, Thompson et cie., 1860.

Rapport du Comité spécial nommé pour s'enquérir et faire rapport sur l'état, l'administration et l'avenir de la Compagnie du chemin de fer grand tronc, Toronto, John Lovell, 1857.

Rapport du commissaire des Chemins de fer de la province de Québec pour l'année 1881-1882, Québec, Langlois, 1882.

Récapitulation, par districts et comtés, des retours du dénombrement des habitants du Bas-Canada, et d'autres informations statistiques obtenues durant l'année 1844, Montréal, Derbshire & Desbarats, 1846.

Recensement des Canadas (1851-52), volume 1, Québec, Lovell, 1853.

Recensement des Canadas (1860-61), volume 1, Québec, S. B. Foote, 1863.

Recensement du Canada (1870-71), volume 1, Ottawa, I. B. Taylor, 1873.

Recensement du Canada (1880-81), volume 1, Ottawa, Maclean, Roger & Co., 1882.

Réponse à une adresse de l'Assemblée législative, demandant copie des documents concernant l'enquête sur la conduite de C. E. Belle, Écuyer, Agent d'Immigration, à Montréal, Québec, s. é., 1874.

Report Concerning the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, Québec, Charles François Langlois, 1881.

Report of the chief engineer of the Megantic Junction Railway, to the Provisional Committee, Québec, J. T. Brousseau, 1853.

SHANLY, Walter, Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Rapport de Walter Shanly, I. C., sur les routes rivales entre Maskinongé et Hochelaga, Québec, 1878.

SHANLY, Walter, Notes and Corrections to the Report of the Government Commission of Enquiry into the Condition and Management of the Grand trunk Railway of Canada, Toronto, Rowsell and Ellis, 1861.

SHANLY, Walter, *Rapport au sujet de l'affaire Duncan Macdonald, entrepreneur de la Section Ouest du Chemin Q. M. O. & O. et le Gouvernement de la Province de Québec*, s. l., s. é., 1879.

SEYMOUR, Silas, *Report in Relation to the Past History, Present Condition, and Future Prospects of the North Shore Railway of Canada*, Québec, Augustin Côté & Co., 1872.

The Grand Trunk Railway Company of Canada. Reports of Sir Cusack P. Roney ; Mr. A. M. Ross ; Mr. S. P. Bidder ; to the London Board of Directors, Londres, John Thomas Norris, 1855.

1.2.5 Indicateurs / Guides ferroviaires et touristiques

All Round Route and Panoramic Guide of the St. Lawrence [...], Montréal, C. R. Chisholm & Co., 1880.

All Round Route and Panoramic Guide of the St. Lawrence [...], Montréal, C. R. Chisholm & Co., 1881.

Appletons' Illustrated Hand-Book of American Cities ; Containing the Principal Cities in the United States and Canada, with Outlines of Through Routes and Railway Maps, New York, D. Appleton and Company, 1877.

Battersby's Dominion Pocket Railway and Travellers Guide, n° 107, janvier 1885, Montréal, D. Battersby.

BECKETT, S. B., *Guide Book of the Atlantic and St. Lawrence, and St. Lawrence and Atlantic Rail Roads, Including a Full Description of All Interesting Features of the White Mountains*, Portland, Sanborn & Carter, H. J. Little & Co., 1853.

Canadian Railway and Steamboat Guide, vol. 4, n° 5, 2 septembre 1858, Montréal, Henry Rose.

Car Window Glimpses En Route to Quebec, By Daylight, Via Quebec Central Railway, New York, Leve & Alden's, v. 1881.

Chisholm's Stranger's Illustrated Guide to the City of Montreal [...], Montréal, C. R. Chisholm, 1870.

CROSSBY, P. A., *The Railway and Steamboat Routes in British North America [...]*, Montréal, John Lovell, 1873.

Description of Summer Tours Via South Eastern Railway, Quebec and Gulf Ports, and Saguenay Line of Steamers [...], Montréal, Gazette Printing House, 1877.

Disturnell's Railroad, Steamboat, and Telegraph Book, juillet 1851, New York, J. Disturnell.

Disturnell's Railway and Steamship Guide, for 1854, juillet 1854, New York, J. Disturnell.

GÉRARD, A. G., *Itinéraire de Québec à Chicago*, Montréal, C. O. Beauchemin & Valois, 1868.

Grand Trunk Railway of Canada and Its Connections. Time-tables, n° 7, mai 1865, Montréal, Longmoore & Co.

Grand Trunk Railway of Canada. The Great International Route Between the East & West, Toronto, A. H. Dixon & Son, v. 1885.

Grand Trunk Railway. The Shortest and Most Direct Route Between All Points East and West, décembre 1884, Montréal, Gazette Printing Co.

Grand Trunk Railway. The Shortest and Most Direct Route Between All Points East and West, 25 août 1886, Montréal, s. é.

Grand Trunk Railway Time-tables and International Railway Guide, n° 11, septembre 1865, Montréal, Longmoore & Co.

Grand Trunk Ry Company of Canada. Official Time Table [...], juin 1885, Toronto, Railway Publishing Co.

Grand Trunk Ry Company of Canada. Official Time Table [...], décembre 1885, Toronto, H. Taylor.

Grand Trunk Ry Company of Canada. Official Time Table [...], février 1886, Toronto, H. Taylor.

Grand Trunk Ry Company of Canada. Official Time Table [...], septembre 1886, Toronto, H. Taylor.

Grand Trunk Ry Company of Canada. Official Time Table [...], juillet 1887, Toronto, H. Taylor.

Guide Book of the Intercolonial Railway, Montréal, s. é., 1877.

Guide des voyageurs. Le tableau des heures des bateaux de l'Océan et des rivières, chars urbains et ligne d'omnibus, Québec, Demers & Frères, 1883.

Guide from Montreal and Quebec to the Eastern Townships of Lower Canada and to Portland (Maine), Montréal, H. Ramsay, 1853.

Handbook of Canadian Excursion Tours Via Grand Trunk Railway and Canadian Navigation Co., Boston, Rand, Avery & Co., 1878.

Handbook of Canadian Excursion Tours Via Grand Trunk Railway and Canadian Navigation Co., Boston, [éditeur illisible], 1879.

Handbook of Canadian Excursion Tours Via Grand Trunk Railway and Richelieu & Ontario Navigation Co., Boston, Rand, Avery & Co., 1880.

Handbook of Canadian Excursion Tours Via Grand Trunk Railway and Richelieu & Ontario Navigation Co., Boston, Rand, Avery & Co., 1881.

Handbook of Canadian Excursion Tours Via Grand Trunk Railway and Richelieu & Ontario Navigation Co., Boston, Rand, Avery & Co., 1882.

Lake Memphremagog, the Most Attractive of Summer Resorts. The Passumpsic R. R. and Its Connections, Boston, Rand, Avery & Co., 1870.

Montreal Illustrated ; or the Stranger's Guide, to Montreal, Montreal, C. R. Chisholm, 1875.

Picturesque Montreal ; or the Tourist's Souvenir of a Visit to the Commercial Metropolis of the Dominion of Canada, Montréal, Witness Printing House, 1876.

Quebec Central Railway. Tourists' Guide Between Quebec and New England Via Quebec Central Railway and Lake Memphremagog, Sherbrooke, Morehouse & Co., v. 1885.

REYNOLDS, W. Kilby, *Pleasant Places By the Shore and in the Forests of Quebec and the Maritime Provinces, via the Intercolonial Railway,* Toronto, A. H. Dixon, v. 1883.

REYNOLDS, W. Kilby, *Pleasant Places By the Shore and in the Forests of Quebec and the Maritime Provinces, via the Intercolonial Railway,* Toronto, A. H. Dixon, v. 1887.

Robertson's Canadian Railway and Steam Navigation Guide, janvier 1864, Toronto, J. R. Robertson.

ROBINSON, W. P., *A Few of the Many Points of Interest Noted in a Tour of Canada Over the System of the Grand Trunk Railway,* Toronto, A. H. Dixon & Son, 1884.

S. W. Silver & Co.'s *Handbook to Canada. A Guide for Travellers and Settlers [...],* Londres, S. W. Silver and Co., 1881.

S. W. Silver & Co.'s *Handbook to Canada. A Guide for Travellers and Settlers [...],* Londres, S. W. Silver and Co., 1884.

TAYLOR, S. M., *The Railway & Steamboat Routes in Canada,* Montréal, John Lovell, 1858.

The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide, n° 2, mai 1880, Montréal, J. Theo. Robinson.

The ABC Railway and Steamboat Travellers' Guide, n° 5, août 1880, Montréal, J. Theo. Robinson.

The Canada (monthly) General Railway and Steam Navigation Guide, n° 1, juin 1856, Toronto,
Maclear & Co.

The Canada (monthly) General Railway and Steam Navigation Guide, n° 2, juillet 1856, Toronto,
Maclear & Co.

The Canadian Handbook and Tourist's Guide [...], Montréal, M. Longmoore & Co., 1866.

The Canadian Handbook and Tourist's Guide [...], Montréal, M. Longmoore & Co., 1867.

The Canadian Tourist. Accompanied By A Map of the British American Provinces [...],
Montréal, Hew Ramsay, 1856.

The Grand Trunk Railway is the Only Cheap, Direct and Expeditious Route [...], Montréal,
James Potts, 13 juillet 1857.

*The International Railway Guide Giving the Time-Tables of the Grand Trunk Railway of Canada
And of All Railways Connecting Canada and the United States*, n° 33, juin 1867,
Montréal, M. Longmoore & Co.

*The International Railway Guide Giving the Time-Tables of the Grand Trunk Railway of Canada
And of All Railways Connecting Canada and the United States*, n° 38, octobre 1867,
Montréal, Montreal Printing & Publishing Company.

*The International Railway Guide Giving the Time-Tables of the Grand Trunk Railway of Canada
And of All Railways Connecting Canada and the United States*, n° 50, octobre 1868,
Montréal, Montreal Printing & Publishing Company.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 59, juillet 1869, Montréal, Chisholm
& Co.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 74, novembre 1870, Montréal, C. R.
Chisholm & Co.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 95, août 1872, Montréal, Chisholm &
Bros.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 132, août 1875, Montréal, Chisholm &
Bros.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 145, septembre 1876, Montréal,
Chisholm & Bros.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 152, avril 1877, Montréal, C. R.
Chisholm & Bros.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 170, octobre 1878, Montréal, C. R. Chisholm & Bros.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 216, juillet 1882, Montréal, Dominion News Company.

The International Railway and Steam Navigation Guide, n° 262, mai 1886, Montréal, Chisholm & Co.

The Monthly Railway & Steam Navigation Guide for British North America, Montréal, s. é., v. 1847.

The New Guide to Montreal and its Environs, Montréal, Armour & Ramsay, 1851.

The Quebec Guide, to All the Places of Interest in and About the City and Country Adjacent [...], Québec, P. Sinclair, 1857.

The St. Lawrence Hall Montreal City Guide, Montréal, The Canada Bank Note Company, 1885.

The Stranger's Guide through the City of Montreal [...], Montréal, Salter & Ross, 1859.

The Stranger's Illustrated Guide to the City of Montreal, Montréal, M. Longmoore & Co., 1865.

The Stranger's Illustrated Guide to the City of Montreal, Montréal, Montreal Printing & Publishing Company, 1868.

The Travellers' Guide for Montreal and its Vicinity, Montréal, St. Lawrence Hall, 1857.

The Traveller's Guide to Montreal [...], Montréal, M. Longmoore & Co., 1860.

Tourist's Guide... du touriste. Québec & Ottawa via Q. M. O. & O., Montréal, L. W. T. Frechet & Co., 1879.

WATKINS, John A., *Indicateur des villes et villages sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental et ses embranchements*, Montréal, Fauteux & Cie., 1880.

WILLIAMS, W., *Appletons' Railroad and Steamboat Companion*, New York, Appleton & Company, 1848.

1.2.6 Brochures diverses, manuels, écrits documentaires

An Account of the Saint Andrews and Quebec Railway, Being the Original Intercolonial Railway, from its Inception in 1835 to the Present Time, Saint John, H. Chubb & Co., 1869.

BÉDARD, Théophile-Pierre, *Nos archives. Les statistiques*, Québec, A Côté et Cie., 1880.

- BONIN, Joseph, *Biographies de l'honorable Barthélemy Joliette et de M. le grand vicaire A. Manseau*, Montréal, Eusèbe Senécal, 1874.
- BROWN, Thomas Storrow, *A History of the Grand Trunk Railway of Canada, Compiled from Public Documents*, Québec, Hunter, Rose & Co., 1864.
- Catalogue of Articles Shewn at the Provincial Exhibition, Held at Montreal, and Inaugurated by His Royal Highness the Prince of Wales, August 1860*, Montréal, Longmoore & Co., 1860.
- CLOUTIER, J.-B., *Le premier livre des enfants, ou méthode rationnelle de lecture*, Québec, A. Côté et Cie., 1875.
- COFFIN, William F., *Three Chapters on a Triple Project. The Canal and the Rail*, Montréal, J. Starke and Co., 1848.
- CUOQ, J. A., *Lexique de la langue algonquine*, Montréal, J. Chapleau & Fils, 1886.
- DE CAZES, Paul, *Notes sur le Canada*, Québec, C. Darveau, 1880.
- Discours de l'honorable M. Chapleau prononcé à Ste. Thérèse, le 3 novembre 1881*, Montréal, s. é., 1881.
- Discours de M. Wurtele sur les résolutions concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental*, v. 1877.
- FLEMING, Sandford, *The Intercolonial Railway. A Historical Sketch [...]*, Montréal, Dawson Brothers, 1876.
- F. P. B., *Exercices orthographiques, cours de deuxième et troisième année [...]*, Montréal, s. é., 1880.
- Frères des écoles chrétiennes, *Leçons de langue française. Cours supérieur*, Montréal, J. Chapleau & fils, 1883.
- Frères des écoles chrétiennes, *Lectures courantes faisant suite au premier livre de lecture*, Montréal, J. Chapleau & Fils, 1875.
- Frères des écoles chrétiennes, *Traité élémentaire d'algèbre*, Montréal, J. B. Rolland, 1853.
- GÉRIN, Elzéar, *Le chemin de fer des Piles*, Trois-Rivières, Atelier typographique du Constitutionnel, 1869.
- GERVAIS, Albert, *Joliette illustré. Numéro souvenir de ses noces d'or (1843-1893)*, Joliette, Presses à vapeur de L'Étoile du Nord, 1893.

GINGRAS, J. F., *Manuel des expressions vicieuses les plus fréquentes*, Ottawa, Imprimerie du Canada, 1867.

GOUIN, L. F., *Nouveau système de prononciation anglaise et française, avec maître ou sans maître*, Montréal, John Lovell, 1859.

GUAY, Charles, *Chronique de Rimouski*, vol. 2, Québec, P.-G. Delisle, 1874.

HODGES, James, *Construction of the Great Victoria Bridge in Canada*, Londres, John Weale, 1860.

HOGAN, J. Sheridan, *Le Canada*, Montréal, John Lovell, 1855.

HOLT, Charles M., *Principles of Canadian Railway Law with the Canadian Jurisprudence and the Leading English and American Cases*, Montréal, A. Periard, 1885.

KEATING, E. H., *Reports On the proposed Short Line Railway between Montreal and Halifax*, s. l., s. é., 1885.

KEEFER, Thomas Coltrin, *Philosophie des chemins de fer*, Montréal, Lovell, 1853.

KEEFER, Thomas Coltrin, « Travel and Transportation », dans *Eighty Years' Progress of British North America; Showing the Development of its Natural Resources, by the Unbounded Energy and Enterprise of its Inhabitants [...]*, Toronto, L. Stebbins, 1863, p. 99-267.

LANGELIER, J. C., *La nécessité et la possibilité d'un chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean*, Québec, L. H. Huot, 1873.

LANGELIER, J. C., *Le Nord, ou Esquisse sur la partie de la province de Québec située au nord du fleuve Saint-Laurent, entre l'Outaouais et le Labrador*, Québec, I. P. Dery, 1882.

LANGEVIN, Hector, *Le Canada, ses institutions, ressources, produits, manufactures, etc.*, Québec, Lovell et Lamoureux, 1855.

Le chemin de fer de Q. M. O. & O. Administration de M. L. A. Senécal. Discours prononcé dans la législature de Québec par Charles Langelier, Ecr., député de Montmorency, s. l., s. é., 1881.

Le chemin de fer intercolonial de Québec à Halifax, Québec, C. Darveau, 1867.

Le chemin de fer projeté des comtés du sud, Québec, Demers & frère, 1886.

LEE, J. Francis, *Railway Passenger Traffic*, Toronto, Hunter, Rose & Co., 1884.

MACDONELL, Allan, *A Railroad from Lake Superior to the Pacific*, Toronto, Hugh Scobie, 1851.

MACKINTOSH, J. C., W. C. SILVER et E. H. KEATING, *Memoranda on the Short Line Railway Question*, Halifax, s. é., 1885.

MONTPETIT, A.-N., *Nouvelle série de livres de lecture graduée [...]*, deuxième livre, Montréal, J. B. Rolland & Fils, 1875.

MONTPETIT, A.-N., *Nouvelle série de livres de lecture graduée [...]*, troisième livre, Montréal, J. B. Rolland & Fils, 1875.

MONTPETIT, A.-N., *Nouvelle série de livres de lecture graduée [...]*, quatrième livre, Montréal, J. B. Rolland & Fils, 1877.

MONTPETIT, A.-N., *Nouvelle série de livres de lecture graduée [...]*, cinquième livre, Montréal, J. B. Rolland & Fils, 1877.

Montreal Business Sketches with a Description of the City of Montreal, its Public Buildings and Places of Interest [...], Montréal, M. Longmoore & Co., 1864.

Montreal in 1856. A Sketch Prepared for the Celebration of the Opening of the Grand Trunk Railway, Montréal, John Lovell, 1856.

Montreal Northern Colonization Railway. Yea or Nay ?, s. l., s. é., v. 1872, Collection numérique de Canadiana.

NANTEL, G. A., *Le chemin de fer des cantons du Nord*, Saint-Jérôme, s. é., 1884.

NANTEL, G. A., *Notre Nord-Ouest provincial. Étude sur la vallée de l'Ottawa*, Montréal, Eusèbe Senécal & Fils., 1887.

Ordre de Saint-Viateur, *Premières leçons de composition, propres aux écoles modèles*, Montréal, J. B. Rolland, 1856.

OUELLET, Gérard, *Ma paroisse. Saint-Jean-Port-Joly*, Bureau du tourisme de Saint-Jean-Port-Joli, 2011 [1946].

Quebec, Montmorency & Charlevoix Railway. A Sketch of the Scheme and Appendices Containing Various Statistical and Other Information, Trois-Rivières, La Concorde Print, 1881.

Quelques notes sur la vente du chemin de fer, Québec, s. é., 1882.

Relation du voyage de Son Altesse Royale le prince de Galles en Amérique, Montréal, Eusèbe Senécal, 1860.

REYNAR, Joseph, *Chemin de fer Trois-Rivières et Nord-Ouest*, Trois-Rivières, s. é., 1885.

ROBERT, E., *Exercices français mis en rapport avec la grammaire française*, Mile End, Les Clercs de Saint-Viateur, 1879.

ROBERT, E., *Méthode pratique et raisonnée de style et de composition. Seconde année*, Mile End, Imprimerie de l'Institution des Sourds-Muets, 1881.

ROBERT, E., *Nouvelle grammaire française complète*, Montréal, Beauchemin & Valois, 1878.

SCOTT, Charles A., *Chemin de fer de Lévis et Kennebec, Et ses Embarras*, Québec, Imprimerie du Morning Chronicle, 1877.

SEYMOUR, Silas, *Grand Trunk Versus North Shore*, s. l., s. é., 6 décembre 1875, Collection numérique de Canadiana.

SHANLY, Walter, *A City Terminus for the Grand Trunk Railway*, Montréal, Lovell, 1859.

Souvenir de la réunion générale des élèves du séminaire de St. Hyacinthe les 25 et 26 juin 1878, Saint-Hyacinthe, Presses à pouvoir du Courrier de St. Hyacinthe, 1878.

ST-AMANT, J. C., *L'Avenir. Townships de Durham et de Wickham. Notes historiques et traditionnelles [...]*, Arthabaskaville, Imprimerie de L'Écho des Bois-Francs, 1896.

TACHÉ, Joseph-Charles, *Esquisse sur le Canada [...]*, Paris, Hector Bossange et fils, 1855.

TACHÉ, Joseph-Charles, *Mémoire sur le choléra*, s. l., Bureau d'agriculture et des statistiques, 1866.

TASSÉ, Joseph, *Le chemin de fer canadien du Pacifique*, Montréal, Eusèbe Senécal, 1872.

Terrible calamité. Catastrophe de St. Hilaire, Montréal, Lanctôt, Bouthillier & Thompson, 1864.

The Lower Canada Almanack and Montreal Commercial Directory, for 1840, Montréal, John Lovell, 1839.

The Railroad Jubilee. An Account of the Celebrations Commemorative of the Opening of Railroad Communication Between Boston and Canada, Boston, J. H. Eastburn, 1852.

TROUT, John Malcolm et Edward TROUT, *The Railways of Canada for 1870-1 [...]*, Toronto, Monetary Times, 1871.

Une question de véracité. Correspondance entre Sir Hector Langevin, M. George Stephen, Président du Pacifique et M. L. A. Senécal [...], s. l., s. é., 1884.

VAN NORMAN LUCAS, Rev. D., *Railway Sermons*, Montréal, Witness Printing House, 1882.

1.2.7 Essais, récits de voyage, mémoires, littérature

- ALLARD, Christophe, *Promenade au Canada et aux États-Unis*, Paris, Didier et Cie., 1878.
- BABY, Éliza-Anne, *Mémoires de famille. C. E. Casgrain*, Rivière-Ouelle, Manoir d'Airvault, 1869.
- BAILLAIRGÉ, Frédéric-Alexandre, *Coups de crayon*, Joliette, Bureau de L'Étudiant et du Couvent, 1889.
- BEAUGRAND, Honoré, « De Montréal à Victoria par le transcontinental canadien », *Mélanges. Trois conférences*, Montréal, Presses de La Patrie, 1888, p. 5-52.
- BEAUGRAND, Honoré, *Jeanne la fileuse. Épisode de l'émigration franco-canadienne aux États-Unis*, Fall River, s. é., 1878.
- BÉIQUE, Mme F.-L., *Quatre-vingts ans de souvenirs. Histoire d'une famille*, Montréal, Éditions Bernard Valiquette / Éditions de l'Action canadienne-française, 1939.
- BERTHELOT, Hector, *Les mystères de Montréal par M. Ladébauche*, Montréal, Nota Bene, coll. « Poche », 2013 [1879-1881].
- BOUCHETTE, Errol, *Mémoires de Robert-S.-M. Bouchette*, Montréal, La cie de publication de La Revue canadienne, 1903.
- BOURGET, Joseph G., *Passetemps sur les chars. Récits et nouvelles*, Trois-Rivières, La Concorde, 1880.
- BREEZE, J. T., *The Dominion of Canada. The Great Institution of Our Country. A Poem on the Grand Trunk Railway. Its Achievements, Institutions, Scenery, Military and Principal Characters*, Montréal, s. é., 1867.
- BUIES, Arthur, *Anglicismes et canadianismes*, Québec, Darveau, 1888.
- BUIES, Arthur, *Chroniques. Humeurs et caprices*, Québec, C. Darveau, 1873.
- BUIES, Arthur, *Chroniques II [1874-1877]*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, coll. « Bibliothèque du Nouveau monde », 1991.
- BUIES, Arthur, *La lanterne. L'ennemi instinctif des sottises, des ridicules, des vices et des défauts des hommes*, édition établie par Jonathan Livernois et Jean-François Nadeau, Montréal, Lux, 2018 [1868-1869].
- BUIES, Arthur, *Sur le parcours du chemin de fer du lac Saint-Jean*, 2^{ème} conférence, Québec, Darveau, 1887.
- CASGRAIN, Henri-Raymond, *A. Gérin-Lajoie d'après ses mémoires*, Montréal, Beauchemin & Valois, 1886.

- CASGRAIN, Henri-Raymond, *Un pèlerinage au pays d'Évangeline*, Québec, L. J. Demers & frère, 1887.
- CASSEGRAIN, Arthur, *La Grand-Tronciade ou itinéraire de Québec à la Rivière-du-Loup*, Ottawa, Desbarats, 1866.
- CLAPIN, Sylva, *La France transatlantique. Le Canada*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie., 1885.
- COUSINEAU, L.-E., *Les miens. Souvenirs d'Enfance et d'Adolescence*, Montréal, Arbour & Dupont, 1918.
- CRÉMAZIE, Octave, « Castelfidardo », dans *La littérature canadienne de 1850 à 1860*, tome 2, Québec, G. et G. E. Desbarats, 1864, p. 115-120.
- DARVEAU, L. M., *Nos hommes de lettres*, Montréal, A. A. Stevenson, 1873.
- DE LA BRIÈRE, L., *L'autre France. Voyage au Canada*, Paris, E. Dentu, 1886.
- DE MONTIGNY, B. A. T., *Colonisation. Le nord*, Montréal, Imprimerie de L'Étandard, 1887.
- DEROME, François-Magloire, « Réminiscences et portraits. Kamouraska », *Le Foyer canadien*, tome 4, Québec, Bureaux du Foyer Canadien, 1866, p. 413-441.
- DEROME, François-Magloire, « Voyage à Rimouski par eau », *Le Foyer canadien*, tome 4, Québec, Bureaux du Foyer Canadien, 1866, p. 392-395.
- DESILETS, Alfred, *Souvenirs d'un octogénaire*, Trois-Rivières, P. R. Dupont, 1922.
- DICKENS, Charles, *American Notes for General Circulation*, volume 2, Londres, Chapman and Hall, 1842.
- DUFFERIN, Lady, *My Canadian Journal (1872-78)*, New York, D. Appleton and Company, 1891.
- DUNCAN, Francis, *Our Garrisons in the West or Sketches in British North America*, Londres, Chapman and Hall, 1864.
- DUNN, Oscar, *Glossaire franco-canadien et vocabulaire de locutions vicieuses usités au Canada*, Québec, Côté et cie, 1880.
- Excursion aux provinces maritimes. Impressions de voyage*, Québec, J.-N. Duquet & Cie., 1864.
- FABRE, Hector, *Chroniques*, Montréal, Boréal, coll. « Compact classique », 2007 [1877].
- FAUCHER DE SAINT-MAURICE, Narcisse, *Choses et autres. Études et conférences*, Montréal, Duvernay, Frères et Dansereau, 1874.

FAUCHER DE SAINT-MAURICE, Narcisse, *De Québec à Mexico. Souvenirs de Voyages, de Garnison, de Combats et de Bivouacs*, Montréal, Duvernay, frères et Dansereau, 1874.

FAUCHER DE SAINT-MAURICE, Narcisse, *En route. Sept jours dans les provinces maritimes, Québec, Côté et Cie.*, 1888.

FRÉCHETTE, Louis, *Les fleurs boréales. Les oiseaux de neige*, Québec, C. Darveau, 1879.

FRÉCHETTE, Louis, *Mes loisirs. Poésies*, Québec, Léger Brousseau, 1863.

GAGNON, Alphonse, « En chemin de fer », *Nouvelles et récits*, Québec, C. Darveau, 1885, p. 219-226.

GAGNON, Ernest, *Lettres de voyage*, Québec, P. G. Delisle, 1876.

GARNEAU, François-Xavier, *Voyage en Angleterre et en France dans les années 1831, 1832 et 1833*, Québec, Augustin Côté & Cie., 1855.

GÉRIN-LAJOIE, Antoine, *Jean Rivard, le défricheur et Jean Rivard, économiste* [1862-1864], Montréal, Bibliothèque québécoise, 1993 [1977].

HAMILTON, Fred J., *A Trip Over the Intercolonial*, Montréal, Gazette Printing House, 1876.

LABELLE, Elzéar, *Mes rimes*, Québec, P. G. Delisle, 1876.

LAREAU, Edmond, *Histoire de la littérature canadienne*, Montréal, John Lovell, 1874.

LARUE, Hubert, « Chemin de fer du lac Saint-Jean », *Mélanges historiques, littéraires et d'économie politique*, volume 2, Québec, P. G. Delisle, 1881, p. 49-57.

LE MOINE, James MacPherson, *L'album du touriste*, Québec, Augustin Côté et Cie., 1872.

LUSIGNAN, Alphonse, *Coups d'œil et coups de plume*, Ottawa, Ateliers du Free Press, 1884.

LUSIGNAN, Alphonse, *Fautes à corriger. Une chaque jour*, Québec, Darveau, 1890.

MARMIER, Xavier, *Lettres sur l'Amérique*, tome 1, Paris, Arthus Bertrand, 1851.

MARSAIS, Adolphe, *Romances et chansons*, Québec, J. & O. Crémazie, 1854.

MCKENNA, Eugene, *A Railway Trip to the Sunny South. From Notes by a Railroad Conductor. December 1881*, Québec, Léger Brousseau, 1881.

M. P., *A Winter Trip on the Canadian Pacific Railway. Christmas and New Year in the Snow, 1885-6*, Cheltenham, s. é., 1886.

- PAQUET, abbé Benjamin, *Le libéralisme. Leçons données à l'Université Laval*, Québec, Imprimerie du Canadien, 1872.
- PELLETIER, Oscar C., *Mémoires. Souvenirs de famille et récits*, Québec, s. é., 1940.
- PUIBUSQUE, Adolphe de, *Notes d'un voyage d'hiver de Montréal à Québec (Canada)*, Paris, Bureau des causeries des familles, 1861.
- ROULEAU, Charles-Edmond, *Légendes canadiennes*, Québec, Imprimerie du Soleil, 1901.
- ROUTHIER, Adolphe-Basile, *Causeries du dimanche*, Montréal, Beauchemin & Valois, 1871.
- ROUTHIER, Adolphe Basile, *De Québec à Victoria*, Québec, L.-J. Demers & frère, 1893.
- ROY, Gabrielle, *La détresse et l'enchantement*, Montréal, Boréal, coll. « Compact », 2014 [1984].
- ROY, Joseph-Edmond, *Souvenirs d'une Classe au séminaire de Québec (1867-1877)*, Lévis, Imprimerie de l'auteur, 1905.
- STEVENS, Paul, *Fables*, Montréal, John Lovell, 1857.
- TARDIVEL, Jules-Paul, *L'anglicisme, voilà l'ennemi*, Québec, Imprimerie du Canadien, 1880.
- The New Road to Ruin ; or Intended Railroad from Boston, Portland and Portsmouth [...] to Quebec, the Principal British Garrison of North America*, Québec, s. é., 1835.
- The Unspecific Scandal*, Ottawa, A. S. Woodburn, 1874.
- THOREAU, Henry David, *Un Yankee au Québec*, Montréal, Stanké, 1996 [1866].
- TREMBLAY, Rémi, *Caprices poétiques et chansons satiriques*, Montréal, A. Filiatreault & Cie., 1883.
- TREMBLAY, Rémi, *Pierre qui roule. Souvenirs d'un journaliste*, Montréal, Beauchemin, 1923.
- [Un missionnaire canadien], « Voyage sur le chemin de Fer à travers le continent américain », *Dix ans sur la côte du Pacifique*, Québec, Léger Brousseau, 1873, p. 89-100.
- VEKEMAN, G., *Voyages au Canada*, Namur, L. Godenne-Boseré & Co., 1885.

1.2.8 Éditions contemporaines de sources (correspondance, écrits personnels)

AUBERT DE GASpé, Philippe, *Mémoires*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 2007 [1866].

- BUIES, Arthur, *Correspondance*, édition établie par Francis Parmentier, Montréal, Lux Éditeur, 2017.
- DESSAULLES, Henriette, *Journal. Premier cahier (1874-1876)*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 1999.
- DESSAULLES, Henriette, *Journal. Deuxième, troisième et quatrième cahiers (1876-1881)*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 2001.
- FRÉCHETTE, Louis, *Mémoires intimes*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 2004 [1900].
- GLOBENSKY, Marie-Louise, *Le journal intime de Lady Lacoste (1864-1866)*, Montréal, Les Éditions de la Coste, 1994.
- LA FONTAINE, Louis-Hippolyte, *Correspondance générale. Tome 3 : Mon cher Amable. Lettres de Louis-Hippolyte La fontaine à divers correspondants (1848-1864)*, texte annoté par Georges Aubin et Renée Blanchet, Montréal, Varia, coll. « Documents et biographies », 2005.
- LAJEUNESSE, Emma, *Mémoires d'Emma Albani*, texte traduit et annoté par Gilles Potvin, Montréal, Éditions du Jour, 1972.
- LAURIER, Wilfrid, *Chère Émilie. Une correspondance de Sir Wilfrid Laurier*, Montréal, Éditions du Méridien, 1991.
- MARCHAND, Joséphine, *Journal intime (1879-1900)*, texte établi par Edmond Robillard, Montréal, Éditions de la Pleine Lune, 2000.
- MARCHAND, Majorique, *Le Journal de Majorique Marchand, curé de Drummondville (1865-1889)*, document annoté par Jean Roy et Christine Hudon, Québec, Septentrion, 1994.
- MERCIER, Honoré, *Dis-moi que tu m'aimes. Lettres d'amour à Léopoldine (1863-1867)*, texte établi par Georges Aubin et Renée Blanchet, Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles, 2013.
- PAPINEAU, Azélie, *Vertige. Journal (1867-1868)*, Montréal, VLB éditeur, 2018.
- PAPINEAU-DESSAULLES, Rosalie, *Correspondance (1805-1854)*, texte établi par Georges Aubin et Renée Blanchet, Montréal, Éditions Varia, 2001.
- PAPINEAU, Gustave, *Gustave Papineau. Une tête forte méconnue. Correspondance. Conférences. Articles dans L'Avenir*, texte établi par Georges Aubin et Yvan Lamonde, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Cultures québécoises », 2014.
- PAPINEAU, Honorine et Aurélie PAPINEAU, *Mille amitiés. Correspondance (1837-1914)*, texte établi par Georges Aubin et Renée Blanchet, L'Assomption, Éditions Point du jour, 2016.

PAPINEAU, Julie [Bruneau], *Une femme patriote. Correspondance (1823-1862)*, texte établi par Renée Blanchet, Québec, Septentrion, 1997.

PAPINEAU, Lactance, *Correspondance (1831-1857)*, texte établi par Renée Blanchet, Catherine Lamonde et Stéphanie Parcel, Montréal, Comeau & Nadeau, 2000.

PAPINEAU, Louis-Joseph, *Lettres à sa famille (1803-1871)*, texte établi et annoté par Georges Aubin et Renée Blanchet, Québec, Septentrion, 2011.

SIMMS, Florence Mary, *Étoffe du pays*, traduction de Louis Pelletier, Québec, Septentrion, 2014.

TRUDEAU, Romuald, *Mes Tablettes. Journal d'un apothicaire montréalais (1820-1850)*, texte établi et annoté par Fernande Roy et Georges Aubin, Montréal, Leméac, coll. « Domaine histoire », 2016.

1.3 PRESSE PÉRIODIQUE⁴

1.3.1 Presse de Montréal

Canadian Illustrated News : dépouillement exhaustif, 1869-1883.

Daily Witness : fouilles ponctuelles, 1860-1886.

L'Ami du peuple, de l'ordre et des lois : dépouillement exhaustif, 1832-1840.

L'Aurore des Canadas : dépouillement exhaustif, 1839-1849.

L'Étendard : fouilles ponctuelles, 1883-1888.

La Canadienne : dépouillement exhaustif, 1840.

La Feuille d'étable : fouilles ponctuelles, 1880-1882.

La Minerve :

- dépouillement partiel : 1826-1854 (2 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1855-1876 (4 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1826-1886.

La Patrie :

- dépouillement partiel : 1879-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1879-1886.

⁴ Sur les trois types de dépouilements et leur signification, voir l'Introduction (section 0.4.2).

La Presse :

- dépouillement partiel : 1884-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1884-1886.

Le Canada : fouilles ponctuelles, 1927.

Le Canard : fouilles ponctuelles, 1878.

Le Colonisateur : fouilles ponctuelles, 1862.

Le Franc-Parleur : fouilles ponctuelles, 1877.

Le Monde illustré : dépouillement exhaustif, 1884-1886.

Le Pays (édition hebdomadaire) :

- dépouillement exhaustif : 1852-1860.
- fouilles ponctuelles : 1852-1869.

Le Perroquet : dépouillement exhaustif, 1865.

Le Populaire: dépouillement exhaustif, 1837-1838.

L'Opinion publique : dépouillement exhaustif, 1870-1883

L'Ordre – Union catholique :

- dépouillement exhaustif : 1858, 1860, 1862, 1864, 1866, 1868, 1870.
- fouilles ponctuelles : 1858-1870.

L'Union nationale : dépouillement partiel, 1864-1867 (4 numéros par mois).

Montreal Herald :

- dépouillement exhaustif : 1834, 1848 ; 1850-1854 ; 1856, 1859, 1861, 1865.
- dépouillement partiel : 1867 à 1876 (4 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1877-1885 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1834-1886.

Montreal Gazette : fouilles ponctuelles, 1836-1888.

Montreal Witness :

- dépouillement exhaustif : 1845-1854.
- dépouillement partiel : 1855 à 1867 (4 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1868 à 1876 (2 numéros par mois).
- fouilles ponctuelles : 1845-1886.

Morning Courier : fouilles ponctuelles, 1836.

Railway Journal : deux numéros disponibles, 1881-1882.

The Vindicator :

- dépouillement exhaustif : 1836.
- dépouillement partiel : 1837 (2 numéros par mois).

1.3.2 Presse de Québec

L'Événement :

- dépouillement partiel : 1877-1881 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1877-1886.

L'Électeur :

- dépouillement partiel : 1882-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1880-1886.

La Justice : fouilles ponctuelles, 1886-1887.

La Scie : dépouillement exhaustif, 1863-1865.

La Vérité : fouilles ponctuelles, 1881-1885.

Le Canadien :

- dépouillement exhaustif : 1831-1854 ; 1855, 1858, 1861, 1864, 1867, 1870, 1873, 1876.
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1831-1886.

Le Castor : dépouillement exhaustif, 1843-1845.

Le Charivari canadien : dépouillement exhaustif, 1868.

Le Courier du Canada :

- dépouillement exhaustif : 1857, 1860, 1863, 1866, 1869, 1872, 1875.
- fouilles ponctuelles : 1857-1886.

Le Fantasque : dépouillement exhaustif, 1837-1849.

Le Journal de Québec :

- dépouillement exhaustif : 1842-1854 ; 1856, 1859, 1862, 1865, 1868, 1871, 1874.
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1842-1886.

Le Journal des campagnes : fouilles ponctuelles, 1884-1886.

Le Télégraphe : dépouillement exhaustif, 1837.

Morning Chronicle :

- dépouillement partiel : 1855 à 1867 (4 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1868 à 1876 (2 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1855-1886.

The Quebec Gazette : fouilles ponctuelles, 1836-1863.

The Quebec Mercury :

- dépouillement exhaustif : 1836.
- dépouillement partiel : 1805-1854 (2 numéros par mois).
- fouilles ponctuelles : 1832-1886.

1.3.3 Presse régionale

Cowansville Observer (Cowansville) : fouilles ponctuelles, 1881-1883.

La Gazette de Joliette (Joliette) :

- dépouillement exhaustif : 1867, 1869, 1871, 1873, 1875.
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1867-1886.

La Gazette des campagnes (Sainte-Anne-de-la-Pocatière) :

- dépouillement exhaustif : 1862, 1864, 1866, 1868, 1870, 1872, 1874, 1876.
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1862-1886.

La Gazette de Sorel (Sorel) : fouilles ponctuelles, 1857-1883.

La Vallée d'Ottawa (Ottawa) : fouilles ponctuelles, 1885-1886.

L'Écho du Golfe (Rimouski) : fouilles ponctuelles, 1885-1887.

L'Écho du pays (Village Debartzch – Saint-Charles) : dépouillement exhaustif, 1833-1836.

L'Étoile du Nord (Joliette) : fouilles ponctuelles, 1884-1886.

L'Ère nouvelle (Trois-Rivières) : fouilles ponctuelles, 1854-1858.

L'Union des Cantons-de-l'Est (Arthabaska) : fouilles ponctuelles, 1867-1882.

Le Commerçant (Saint-Césaire) : fouilles ponctuelles, 1876-1878.

Le Constitutionnel (Trois-Rivières) : fouilles ponctuelles, 1870-1883.

Le Courier de Saint-Hyacinthe (Saint-Hyacinthe) :

- dépouillement exhaustif : 1853-1854 ; 1855, 1857, 1859, 1861, 1863, 1865, 1867, 1869, 1871, 1873, 1875.
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1853-1886.

Le Franco-Canadien (Saint-Jean) : fouilles ponctuelles, 1861-1886.

Le Jour (Rivière-du-Loup) : fouilles ponctuelles, 1885-1886.

Le Journal de Lévis (Lévis) : fouilles ponctuelles, 1865.

Le Journal des Trois-Rivières (Trois-Rivières) :

- dépouillement exhaustif : 1866.
- dépouillement partiel : 1867-1876 (2 numéros par mois).
- dépouillement partiel : 1877-1886 (1 numéro par mois).
- fouilles ponctuelles : 1866-1886.

Le Nord (Saint-Jérôme) : fouilles ponctuelles, 1881-1886.

Le Quotidien (Lévis) : fouilles ponctuelles, 1881-1886.

Le Pionnier de Sherbrooke (Sherbrooke) : fouilles ponctuelles, 1877-1881.

Le Progrès (Sherbrooke) : fouilles ponctuelles, 1875-1878.

Le Progrès de l'Est (Sherbrooke) : fouilles ponctuelles, 1883-1886.

Le Progrès de Valleyfield (Valleyfield) : dépouillement exhaustif, 1882-1885.

Le Sorelois (Sorel) : fouilles ponctuelles, 1880-1887.

The Advertiser and Eastern Townships Sentinel / Waterloo Advertiser (Waterloo) :

- dépouillement exhaustif : 1862, 1863, 1876, 1877, 1878, 1883, 1884, 1885.
- fouilles ponctuelles : 1861-1886.

The Equity (Bryson (Pontiac)) : fouilles ponctuelles, 1884-1886.

The Huntingdon Advocate (Huntingdon) : fouilles ponctuelles, 1885.

The Sherbrooke News (Sherbrooke) : fouilles ponctuelles, 1874-1878.

The Stanstead Journal (Stanstead) : fouilles ponctuelles, 1870

The Weekly Examiner (Sherbrooke) : fouilles ponctuelles, 1879-1886.

1.3.4 Revues

La Nouvelle-France : fouilles ponctuelles, 1881.

La Ruche littéraire et politique : dépouillement exhaustif, 1853-1854.

L'Écho du Cabinet de lecture paroissial : dépouillement exhaustif, 1859-1873.

Le Foyer canadien : dépouillement exhaustif, 1863-1866.

Le Journal de l'instruction publique : dépouillement exhaustif, 1857-1879.

Les Soirées canadiennes : dépouillement exhaustif, 1861-1865.

Les Veillées du père Bonsens : dépouillement exhaustif, 1865-1874.

Revue canadienne : dépouillement exhaustif, 1864-1886.

1.4 ICONOGRAPHIE ET CARTOGRAPHIE

1.4.1 Photographie, art : répertoires systématiquement dépouillés

Collection numérique de Bibliothèque et Archives Canada, 1836-1886.

Collection numérique de Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1836-1886.

Collection numérique du Musée McCord, 1836-1886.

1.4.2 Cartes et plans (publications)

Atlas of the City and County of Quebec, s. l., Provincial Surveying and Pub. Co., 1879.

Atlas of the City and Island of Montreal [...], s. l., Provincial Surveying and Pub. Co., 1879.

Atlas of the Town of Sorel and County of Richelieu, Province of Quebec, s. l., Provincial Surveying and Pub. Co., 1880.

Bird's Eye View of Lennoxville, P. Q., Madison, J. J. Stoner Pub., 1881.

Bird's Eye View of Sherbrooke, P. Q., s. l., s. é., 1881.

Carte régionale de la Province de Québec comprenant le comté de Témiscouata, Québec, département de la colonisation, des mines et des pêcheries, 1909.

Cherrier's New Map of the Ancient Capital [...], s. l., Cherrier & Co. / Geo. Bishop & Co. Lith., 1882.

City of Montreal and Suburbs, s. l., s. é., v. 1875.

Contoured Plan of Longueuil & St. Lambert, Montreal, Canada East, Southampton, Ordnance Survey Office, 1867.

GOAD, Charles E., *Atlas of the City of Montreal [...],* Montréal, s. é., 1881.

GOAD, Charles E., *Plan Showing Extent of Ottawa-Hull Conflagration. Thursday, April 26th 1900,* s. l., s. é., v. 1900.

H. W. Hopkins, *Atlas of the City and County of Quebec,* Provincial Surveying and Pub. Co., 1879.

JOHNSTON, J., *Map of the Island and City of Montreal,* s. l., Dawson Bros', 1881.

JOHNSTON, Keith, *Map of Canada, with Part of New Brunswick & Nova Scotia. Shewing the Line of Grand Trunk Railway and Its Connections,* Édimbourg, W. & A. K. Johnston, v. 1865.

Map of the City of Montreal and Vicinity, s. l., s. é., v. 1876.

Map of the Eastern Townships and Adjacent Portions of the Province of Quebec, s. l., s. é., v. 1875.

Map of the Eastern Townships of Canada, Saint-Jean, Smith & Co., 1867.

Map of the Eastern Townships of the Province of Quebec, and Adjacent Territory, Montréal et Saint-Jean, E. R. Smith, 1884.

Map of the Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway with Connections, New York, G. W. & C. B. Colton & Co., 1874.

Map Shewing the Railway Systems in the Eastern Provinces of Canada, Montréal, Burland Desbarats Lith. Comp'y, 1876.

New Map of the City of Montreal Shewing All the Latest Improvements & Extensions, George Bishop Engraving and Printing Co., 1886.

New Railway and Postal Map of the Province of Quebec, Toronto, Walker & Miles, 1875.

Plan Explanatory of the Contemplated Rail Road, from St. Andrews to Quebec, Boston, Pendleton's Lithography, v. 1835.

RIELLE, J., *Map of the Island of Montreal,* Montréal, The Canada Bank Note Co., 1892.

SCHREIBER, Collingwood, *Map Shewing the Railways of Canada to Accompany Annual Report on Railway Statistics*, s. l., s. é., 1882.

SCHREIBER, Collingwood, *Railways in Canada*, Montréal, The Burland Lithographic Co., 1882.

SMITH, George Horatio, *Environs of Montreal Shewing the Railway Communication with the City*, Montréal, s. é., 1851.

Tackabury's City of Montreal and Adjacent Municipalities, Montréal, George N. Tackabury / Burland Desbarats Lith. Co., 1877.

Topographical Map of the City of Quebec, Montréal, Geo. Bishop & Co., 1883.

2. Études et travaux

2.1 Historiographie ferroviaire du Québec et du Canada

ALTMAN, Morris, « Railways as an Engine of Economic Growth ? Who Benefited from the Canadian Railway Boom (1870-1910) ? », *Histoire sociale / Social History*, vol. 21, n° 42, novembre 1988, p. 269-281.

ANDREAE, Christopher, « Les chemins de fer », dans Norman R. Ball (dir.), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal, 1988, p. 101-125.

ANDREAE, Christopher, *Lines of Country : An Atlas of Railway and Waterway History in Canada*, Erin, Boston Mills Press, 1997, 227 p.

BALES, Robert G., « The Montreal & Lachine Railroad and its Successors », *Canadian Rail*, n° 177, mai 1966, p. 95-99 et p. 105-110.

BEAULIEU, Gilles, *Saint-Octave-de-Métis et l'Intercolonial*, Saint-Octave, Société historique et patrimoniale de Saint-Octave-de-Métis, 2010, 14 p.

BERTON, Pierre, *Le grand défi. Le chemin de fer canadien*, tome 1 : *Un rêve insensé*, Montréal, Éditions du Jour, 1975 [1974], 220 p.

BERTON, Pierre, *Le grand défi. Le chemin de fer canadien*, tome 2 : *Le dernier mille*, Montréal, Éditions du Jour, 1975 [1974], 252 p.

BLADEN, M. L., « Construction of Railways in Canada to the Year 1885 », *Contributions to Canadian Economics*, vol. 5, 1932, p. 43-58.

BLOOMFIELD, Gerald T., « The Railway Life Cycle in Southwestern Ontario : the Contraction Phase (1923-1990) », *The Operational Geographer*, vol. 9, n° 2, juillet 1991, p. 2-9.

BOOTH, J. Derek, « Railway Stations in Southern Quebec », *Canadian Rail*, n° 256, avril 1973, p. 102-118.

BOOTH, J. Derek, *Railways of Southern Quebec*, tome 1, Toronto, Railfare, 1982, 160 p.

BOOTH, J. Derek, *Railways of Southern Quebec*, tome 2, Toronto, Railfare, 1985, 168 p.

BOOTH, Derek, *Quebec Central Railway. From the St. Francis to the Chaudière*, Montréal, Railfare DC Books, 2006, 159 p.

BOOTH, J. Derek, « The Impacts of Railways on Stanstead (1850-1950) », *Histoire Québec*, vol. 14, n° 3, 2009, p. 10-18.

- BOUCHER, Raymond, « Le Grand-Tronc : Lévis – Rivière-du-Loup », *La Société historique de la Côte-du-Sud*, bulletin n° 8, 1^{er} mars 1956, p. 7-12.
- BRAULT, Lucien, « Le premier chemin de fer canadien », *Bulletin des recherches historiques*, vol. 42, n° 9, septembre 1936, p. 526-537.
- BROSSEAU, Mathilde, *Le pittoresque et le revivalisme architecturaux au Canada et leur application aux gares du Grand Tronc et du Canadien Pacifique*, mémoire de maîtrise (histoire de l'art), Université de Montréal, 1975, xiii-154 f.
- BROSSEAU, Mathilde, « Les gares du Grand Tronc », *Society for the Study of Architecture in Canada*, vol. 2, 1977, p. 29-45.
- BROWN, Robert R., « The Champlain and St. Lawrence Railroad », *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, n° 39, mars 1936, p. 6-62.
- BROWN, Robert R., « The South Eastern Railway », *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, n° 49, mai 1939, p. 7-21.
- BROWN, Robert R., « The St. Lawrence and Industrie Village Railway », *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, n° 70, août 1947, p. 38-43.
- BROWN, Robert R., « Montreal and Lachine Railroad (1847-1947) », *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, n° 71, novembre 1947, p. 25-34.
- BROWN, Robert R., « The Last Broad Gauge », *Canadian Railroad Historical Association Bulletin*, n° 18, octobre 1954, p. 1-6.
- BUSH, Edward F., « Manuscript Sources for Early Railways in the Public Archives of Canada », *Canadian Rail*, n° 270, juillet 1974, p. 195-206.
- CARETTE, Marc, *L'épopée du Quebec Central*, Sainte-Foy, autoédition, 1985, 177 p.
- CHOKO, Marc et David L. JONES, *Canadien Pacifique. Affiches (1883-1963)*, Montréal, Éditions du Méridien, 1988, 186 p.
- CINQ-MARS, François, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada : Saint-Jean-Laprairie (1836)*, Saint-Jean-sur-Richelieu, Milles Roches, 1986, 223 p.
- CRAVEN, Paul et Tom TRAVES, « Dimensions of Paternalism : Discipline and Culture in Canadian Railway Operations in the 1850's », dans Craig Heron et Robert Storey (dir.), *On the Job : Confronting the Labour Process in Canada*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986, p. 47-74.
- CRUIKSHANK, Ken, *Close Ties. Railways, Government, and the Board of Railway Commissioners (1851-1933)*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991, 287 p.

- CURRIE, A. W., *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1957, 556 p.
- DELLI-COLLI, Vittoria, *Les grandes gares ferroviaires du Québec (1888-1945)*, mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 2009, xiii-173 f.
- DEN OTTER, Andy Albert, *The Philosophy of Railways. The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto, University of Toronto Press, 1997, 292 p.
- FOREST, Jean-Pierre, *La compagnie de chemin de fer Québec Central. Études des marques postales utilisées à bord des wagons postaux (1879-1971)*, Québec, La société philatélique de Québec, 1991, 196 p.
- FOREST, Jean-Pierre, *Les ambulants postaux de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. Le tronçon Québec à Rivière-du-Loup (1860-1880)*, Québec, La société philatélique de Québec, 2004, 335 p.
- FOUGÈRES, Dany, « Le pont Royal-Albert (1875-1876) : histoire d'une bérézina sur fond de rivalités ferroviaires », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 75, n° 3, hiver 2022, p. 3-34.
- FOURNIER, Philippe, *Saint-Armand, d'hier à aujourd'hui. Histoire du Central Vermont*, Bedford, autoédition, 2016, 303 p.
- GAGNON, Alex, « Un poète de première classe. Espace ferroviaire et espace social dans *La Grand-Tronciade* d'Arthur Cassegrain (1866) », *Voix et images*, vol. 46, n° 3 (138), printemps/été 2021, p. 87-103.
- GAGNON, Alex, « Une chasse singulière », dans Roy Pinker [Marie-Ève Thérenty, dir.], *Faits divers & vies déviantes (XIX^e – XXI^e siècle)*, Paris, CNRS Éditions, 2022, p. 50-56.
- GAGNON, Alex, « “L’élan de la Vapeur”. Lire le chemin de fer au Bas-Canada (1830-1854) », dans Karine Cellard et Louise Frappier (dir.), *Synthèse de l’hétérogène. Mélanges offerts à Micheline Cambron*, Montréal, Presses de l’Université de Montréal, 2023, p. 29-49.
- GAGNON, Alex, « L’expérience primitive du voyage ferroviaire au Québec. Univers social et sensoriel des “chars” (1836-1867) », *Revue d’histoire de l’Amérique française*, vol. 76, n^{os} 3-4, hiver 2023, p. 147-174.
- GAGNON, Alex, « Le fer et le papier. L’alliance du journal et du train au Québec (1832-1876) », dans Guillaume Pinson et Valéria Dos Santos Guimarães (dir.), *La presse francophone dans les Amériques. Trajectoires et circulations*, Québec, Presses de l’Université Laval, coll. « Cefan – Culture française d’Amérique », 2024, p. 247-277.
- GAGNON, France, « 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, 1992, Université Laval / Université du Québec à Montréal / Université du Québec à Trois-Rivières, p. 101-133.

GERVAIS, Gaétan, *L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895)*, thèse de doctorat (histoire), Université d'Ottawa, 1978, lix-538 f.

GLAZEBROOK, G. P. de T., *A History of Transportation in Canada*, Tome 1 : *Continental Strategy to 1867*, Toronto, McClelland and Stewart, 1964 [1938], 191 p.

GLAZEBROOK, G. P. de T., *A History of Transportation in Canada*, Tome 2 : *National Economy (1867-1936)*, Toronto, McClelland and Stewart, 1964 [1938], 293 p.

GUERTIN, Rémi, *L'implantation des premiers chemins de fer du Bas-Canada*, Québec, Les Éditions GID, 2014, 197 p.

HANNA, David B., « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal », dans *Montréal portuaire et ferroviaire*, Actes du 5^e Congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, 1993, p. 34-60.

HANNA, David B., « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans Horacio Capel et Paul-André Linteau (dir.), *Barcelona-Montréal. Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p. 117-132.

HART, E. J., *The Selling of Canada. The CPR and the Beginnings of Canadian Tourism*, Banff, Altitude Publishing, 1983, 180 p.

HEAP, Margaret, « La grève des charretiers à Montréal, 1864 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 3, décembre 1977, p. 371-395.

HOLT, Jeff, *The Grand Trunk in New England*, Toronto, Railfare, 1986, 176 p.

HOLT, Jeff, *Trouble on the tracks. Grand Trunk Railway of New England Tragedies*, Montréal, Railfare DC Books, 2007, 196 p.

HOSKINS, Ralph, « An Analysis of the Payrolls of the Point St. Charles Shops of the Grand Trunk Railway », *Shared Spaces / Partage de l'espace*, n° 8, août 1987, Département de géographie, Université McGill, p. 1-23.

INNIS, Harold A., *A History of the Canadian Pacific Railway*, Londres et Toronto, P. S. King and Son/McClelland and Stewart, 1923, 365 p.

KESTEMAN, Jean-Pierre, « Les travailleurs à la construction du chemin de fer dans la région de Sherbrooke (1851-1853) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 4, mars 1978, p. 525-545.

- LAMB, William Kaye, *History of the Canadian Pacific Railway*, New York, Macmillan, coll. « Railroads of America », 1977, 491 p.
- LANDRY, Pierre (dir.), *Histoires de train. Rivière-du-Loup, carrefour ferroviaire de l'est du pays*, Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles / Mus'Art, 2016, 253 p.
- LAUZON, Gilles, *Pointe-Saint-Charles. L'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal (1840-1930)*, Québec, Septentrion, 2014, 244 p.
- LAVALLÉE, Omer, « The Rise and Fall of the Provincial Gauge », *Canadian Rail*, n° 141, février 1963, p. 22-36.
- LAVALLÉE, Omer, *Narrow Gauge Railways of Canada*, Montréal, Railfare Enterprises, 1972, 112 p.
- LAVALLÉE, Omer, « Dundee-built locomotives on Canada's first railways », *Railroad History*, n° 149, automne 1983, p. 19-50.
- LAVALLÉE, Omer, *Van Horne's Road. The Building of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, Fifth House, 2007 [1974], 344 p.
- LAVALLÉE, Omer, *Chemin de fer de la bonne Sainte-Anne (1889-1959)*, Montréal, s. é., s. d., 13 p.
- LEGGET, Robert Ferguson, *Railroads of Canada*, New York, Drake Publishers, coll. « Railroad Histories of the World », 1973, 255 p.
- LEMAIRE, Marc, *Le développement du réseau pionnier des chemins de fer au Canada : isolement et intégration (1836-1883)*, mémoire de maîtrise (histoire), Université de Montréal, 1997, 108 f.
- LEMIEUX-PÉPIN, Madeleine, *P'tit train va loin : histoires de vie de trois cheminots*, Ottawa, Musée national de l'Homme, coll. « Mercure », 1985, 191 p.
- LEPKY, Gay et Brian WEST (dir.), *Canadian National Railways. An Annotated Historical Roster of Passenger Equipment (1867-1992)*, Ottawa, Bytown Railway Society, 1995, 353 p.
- LEVASSEUR, J.-F.-Adrien, *Le chemin de fer Témiscouata*, Longueuil, autoédition, 1994, 80 p.
- MACKAY, Donald, *L'histoire du CN*, Montréal, Éditions de l'homme, 1992, 473 p.
- MARTIN, J. Edward, *The Grand Trunk Railway's Bonaventure Station in Montreal*, mémoire de maîtrise (Canadian Studies), Université Carleton, 1974, vi-151 f.
- MCDOUGALL, John Lorne, *Canadian Pacific. A Brief History*, Montréal, McGill University Press, 1968, 200 p.

- PELLETIER, Michel-Louis, *Histoire des chemins de fer du Québec*, Québec, Les Éditions GID, 2014, 750 p.
- PHILLIPS, R. A. J., *Canada's Railways*, Toronto, McGraw-Hill, coll. « Canada at Work Series », 1968, 120 p.
- REFORD, Alexander, *Au rythme du train (1859-1970)*, Québec, Les Publications du Québec, 2002, 193 p.
- RUDY, Jarrett, Magda FAHRNI et Nicolas KENNY, « Railways and the Urban Soundscape : Montreal, 1850s-1950s », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 49, n° 2, 2022, p. 217-240.
- STEVENS, George Roy, *Canadian National Railways*, tome 1 : *Sixty Years of Trial and Error (1836-1896)*, Toronto et Vancouver, Clarke, Irwin & Company Limited, 1960, 513 p.
- STEVENS, George Roy, *Canadian National Railways*, tome 2 : *Towards the Inevitable (1896-1922)*, Toronto et Vancouver, Clarke, Irwin & Company Limited, 1962, 547 p.
- STEVENS, George Roy, *History of the Canadian National Railways*, New York, Macmillan, coll. « Railroads of America », 1973, 538 p.
- STEWART, Michel, *Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, une entreprise d'État (1875-1882)*, thèse de doctorat (histoire), Université Laval, 1983, liv-511 f.
- THOMPSON, John Beswarick, « The Development of Canadian Rail and Track. Part 1 : The First Period », *Canadian Rail*, n° 259, août 1973, p. 241-249.
- THOMPSON, John Beswarick, « The Development of Canadian Rail and Track. Part 2 : The First Railway Era (1850-1880) », *Canadian Rail*, n° 262, novembre 1973, p. 337-347.
- THOMPSON, John Beswarick, « The Fate of the Lachine », *Canadian Rail*, n° 252, janvier 1973, p. 10-12.
- TRIGGS, Stanley, Brian YOUNG, Conrad GRAHAM et Gilles LAUZON, *Le pont Victoria. Un lien vital*, Montréal, Musée McCord, 1992, 127 p.
- TULCHINSKY, Gerald, *The River Barons. Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation (1837-53)*, Toronto, University of Toronto Press, 1977, 310 p.
- UNDERWOOD, Jay, *Fleming's Army : the Civil Engineers who Built Canada's Intercolonial Railway*, Montréal, Railfare DC Books, 2011, 224 p.
- VERRETTE, René, « Entre le rêve et la réalité. L'implantation du réseau ferroviaire mauricien », *Cap-aux-Diamants*, n° 54, été 1998, p. 18-23.

WERRY, S. D., « Rails Across the River : The Story of the St. Lawrence Bridge (1881-1915) », *Canadian Journal of Civil Engineering*, vol. 24, n° 3, juin 1997, p. 480-488.

WHITE, Richard, *Gentlemen Engineers : The Working Lives of Frank and Walter Shanly*, Toronto, University of Toronto Press, 1999, 262 p.

WILGUS, William J., *The Railway Interrelations of the United States and Canada*, New Haven, Yale University Press, coll. « The Relations of Canada and the United States », 1937, 304 p.

WILLMOT, Elizabeth A., *Meet Me at the Station*, Toronto, Gage Publishing, 1976, 119 p.

WORTHEN, Sanborn S., « The Rouses Point Gateway », *Canadian Rail*, n° 199, mai 1968, p. 115-122.

WORTHEN, Sanborn S., « The Champlain and St. Lawrence Railroad. First Years of Operation », *Canadian Rail*, n° 200, juin 1968, p. 139-150.

WORTHEN, Sanborn S., « Two Accidental Discoveries. A Description of Two Private Railways in Quebec », *Canadian Rail*, n° 225, octobre 1970, p. 291-297.

WORTHEN, Sanborn S., « Bonaventure Station, Montreal », *Canadian Rail*, n° 293, juin 1976, p. 176-187.

YOUNG, Brian J., *Promoters and Politicians : The North Shore Railways in the History of Quebec (1854-1885)*, Toronto, University of Toronto Press, 1978, 193 p.

YOUNG, Brian, *George-Étienne Cartier, bourgeois montréalais*, Montréal, Boréal, 2004 [1982], 244 p.

2.2 Histoire / Sciences humaines et sociales (Québec et Canada)

BAILLARGEON, Denyse, *Repenser la nation. L'histoire du suffrage féminin au Québec*, Montréal, Remue-ménage, 2019, 235 p.

BÉLAND, Mario (dir.), *La peinture au Québec (1820-1850). Nouveaux regards, nouvelles perspectives*, Québec, Musée du Québec/Les Publications du Québec, 1991, 605 p.

BONVILLE, Jean de, *La presse québécoise de 1884 à 1914. Genèse d'un média de masse*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1988, 416 p.

BOUCHARD, Chantal, *La langue et le nombril. Une histoire sociolinguistique du Québec*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, coll. « Nouvelles études québécoises », 2020 [1998], 289 p.

BRADBURY, Bettina, *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*, traduction de Christiane Teasdale, Montréal, Boréal, 1995 [1993], 368 p.

CAMBIRON, Micheline, Alex GAGNON et Myriam CÔTÉ, « Plonger dans la presse. Pour une saisie globale de la vie culturelle de l'entre-deux-guerres », dans Micheline Cambron, Myriam Côté et Alex Gagnon (dir.), *Les journaux québécois d'une guerre à l'autre. Deux états de la vie culturelle québécoise au XX^e siècle*, Québec, Codicille éditeur, coll. « Premières approches », 2018, p. 5-17.

CASTONGUAY, Stéphane, *Le gouvernement des ressources naturelles. Sciences et territorialités de l'État québécois (1867-1939)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 2016, 203 p.

CHATTERJEE, Piyusha et Steven HIGH, « The Deindustrialisation of Our Senses : Residual and Dominant Soundscapes in Montreal's Point Saint-Charles District », dans Katie Holmes et Heather Goodall (dir.), *Telling Environmental Histories. Intersections of Memory, Narrative and Environment*, New York, Palgrave Macmillan, coll. « Palgrave Studies in World Environmental History », 2017, p. 179-209.

COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN, *Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Atlas historique du Québec », 1995, 171 p.

COURVILLE, Serge, *Le Québec. Genèses et mutations du territoire*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 2000, 508 p.

DAGENAIS, Michèle, « Fuir la ville : villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal (1890-1940) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 58, n° 3, hiver 2005, p. 315-345.

DAHAN, Michel, « “Tout le monde voyage” : l’agence de voyage Hone & Rivet et les débuts de l’industrie touristique au Canada (1894-1939) », *The Canadian Historical Review*, vol. 102, n° 3, septembre 2021, p. 365-389.

DUBÉ, Philippe [avec la collaboration de Jacques Blouin], *Deux cents ans de villégiature dans Charlevoix. L’histoire du pays visité*, Québec, Presses de l’Université Laval, 1986, 336 p.

DUSSAULT, Gabriel, *Le curé Labelle. Messianisme, utopie et colonisation au Québec (1850-1900)*, Montréal, Hurtubise HMH, coll. « Sciences de l’homme et humanisme », 1983, 392 p.

FRANCIS, R. Douglas, *The Technological Imperative in Canada. An Intellectual History*, Vancouver, UBC Press, 2009, 327 p.

GAGNON, Serge, *L'échiquier touristique québécois*, Québec, Presses de l’Université du Québec, coll. « Tourisme », 2003, 359 p.

GAUDET, Sylvain, « Un haut lieu de la culture populaire à Montréal au XIX^e siècle. Le jardin Guilbault », *Cap-aux-Diamants*, n° 97, 2009, p. 25-29.

GUAY, Donald, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX^e siècle*, Outremont, Lanctôt, coll. « L'histoire au présent », 1997, 244 p.

HAMELIN, Jean et Yves ROBY, *Histoire économique du Québec (1851-1896)*, Montréal, Fides, coll. « Histoire économique et sociale du Canada français », 1971, 436 p.

HAMELIN, Marcel, *Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Les cahiers d'histoire de l'Université Laval », 1974, 386 p.

HUDON, Christine, « La sociabilité religieuse à l'ère de la vapeur et du rail », *Journal of the Canadian Historical Association / Revue de la Société historique du Canada*, vol. 10, n° 1, 1999, p. 129-147.

KENNY, Nicolas, *The Feel of the City : Experiences of Urban Transformation*, Toronto, University of Toronto Press, 2014, 300 p.

LAMBERT, Pierre, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1998, 193.

LAMONDE, Yvan et Raymond Montpetit, *Le parc Sohmer de Montréal (1889-1919). Un lieu populaire de culture urbaine*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1986, 231 p.

LE CAM, Florence, *Le journalisme imaginé. Histoire d'un projet professionnel au Québec*, Montréal, Leméac, coll. « Domaine histoire », 2009, 255 p.

LÉTOURNEAU, Jocelyn, *Le Québec entre son passé et ses passages*, Montréal, Fides, 2010, 250 p.

LEWIS, Robert, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, coll. « Creating the North American Landscape », 2000, 336 p.

LITTLE, John Irvine, *Nationalism, Capitalism, and Colonization in Nineteenth Century Quebec. The Upper St. Francis District*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1989, 306 p.

MORISSONNEAU, Christian, *La terre promise. Le mythe du Nord québécois*, Montréal, Hurtubise HMH / Cahiers du Québec, coll. « Ethnologie », 1978, 212 p.

PARR, Joy, *Sensing Changes. Technologies, Environment, and the Everyday (1953-2003)*, Vancouver, UBC Press, coll. « Nature, History, Society », 2010, 270 p.

PINSON, Guillaume, *La culture médiatique francophone en Europe et en Amérique du Nord (de 1760 à la veille de la Seconde Guerre mondiale)*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Cultures québécoises », 2016, 359 p.

RAJOTTE, Pierre, avec la collaboration d'Anne-Marie Carle et François Couture, *Le récit de voyage au XIX^e siècle. Aux frontières du littéraire*, Montréal, Triptyque, 1997, 282 p.

REID, Dennis (dir.), *Krieghoff. Images du Canada*, Outremont et Toronto, Éditions du Trécarré/Musée des beaux-arts de l'Ontario, 1999, 323 p.

ROBERT, Jean-Claude, « Un seigneur entrepreneur : Barthélémy Joliette et la fondation du village d'Industrie (1822-1850) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 26, n° 3, décembre 1972, p. 375-395.

ROBY, Yves, *Les Franco-Américains de la Nouvelle-Angleterre. Rêves et réalités*, Québec, Septentrion, 2000, 494 p.

RUECK, Daniel, « When Bridges Become Barriers. Montreal and Kahnawake Mohawk Territory », dans Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais (dir.), *Metropolitan Natures. Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, coll. « History of the Urban Environment », 2011, p. 228-244.

RYERSON, Stanley B., *Le capitalisme et la Confédération. Aux sources du conflit Canada-Québec (1760-1873)*, traduction d'André d'Allemagne, Montréal, Éditions Parti pris, 1972 [1968], 549 p.

SAMSON, Hélène et Suzanne SAUVAGE, *Notman. A Visionary Photographer*, Paris/Montréal, Éditions Hazan/Musée McCord, 2016, 239 p.

SNELL, J. G., « The Cost of Living in Canada in 1870 », *Histoire sociale / Social History*, vol. 12, n° 23, mai 1979, p. 186-191.

TURCOT, Laurent, « L'émergence d'un loisir : les particularités de la promenade en carrosse au Canada au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 64, n° 1, été 2010, p. 31-70.

2.3 Histoire / Sciences humaines et sociales (hors Canada)

ALDRICH, Mark, *Death Rode the Rails. American Railroad Accidents and Safety (1828-1965)*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, 446 p.

AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, *Histoire de la pédophilie (XIX^e – XXI^e siècle)*, Paris, Fayard, 2014, 352 p.

AUPHAN, Étienne, « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichement d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°s 32-33, printemps-automne 2005, p. 19-41.

BAKER, George Pierce, *The Formation of the New England Railroad Systems : A Study of Railroad Combination in the Nineteenth Century*, Cambridge, Harvard University Press, 1949 [1937], 283 p.

BAROLI, Marc, *Le train dans la littérature française*, Paris, Éditions N. M., 1969, 496 p.

BERTHO LAVENIR, Catherine, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, coll. « Le champ médiologique », 1999, 438 p.

BIJSTERVELD, Karin, *Mechanical Sound. Technology, Culture, and Public Problems of Noise in the Twentieth Century*, Cambridge, MIT Press, coll. « Inside Technology », 2008, 350 p.

BOURDIEU, Pierre, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Minuit, coll. « Le sens commun », 2012 [1979], 670 p.

BOYER, Marc, *La maison de campagne. Une histoire culturelle de la résidence de villégiature (XVIII^e – XXI^e siècle)*, Paris, Éditions Autrement, coll. « Mémoires / Culture », 2007, 138 p.

CANGUILHEM, Georges, *Le normal et le pathologique*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Quadrige », 2011 [1966], 224 p.

CARON, François, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1 : 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

CERTEAU, Michel de, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll. « Folio essais », 2008 [1980], 349 p.

CHARTIER, Roger, *Lectures et lecteurs dans la France d'Ancien régime*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1987, 370 p.

CHARTIER, Roger, *Les origines culturelles de la Révolution française*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1990, 245 p.

CORBIN, Alain, *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social (XVIII^e – XIX^e siècles)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2016 [1982], 429 p.

CORBIN, Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2018 [1988], 407 p.

CORBIN, Alain, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2013 [1994], 499 p.

- CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage. Entretien avec Jean Lebrun*, Paris, éditions Textuel, coll. « Histoire », 2001, 190 p.
- CORBIN, Alain, *Histoire du silence, de la Renaissance à nos jours*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2018 [2016], 202 p.
- DE BLOCK, Greet, « Designing the Nation : The Belgian Railway Project (1830-1837) », *Technology and Culture*, vol. 52, n° 4, octobre 2011, p. 703-732.
- DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace (XVIII^e – XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, 413 p.
- DROULERS, Paul, « Christianisme et innovation technologique. Les premiers chemins de fer », *Histoire, économie & société*, vol. 2, n° 1, 1983, p. 119-132.
- ELIAS, Norbert, *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Agora », 2013 [1973], 509 p.
- ENGAMMARE, Max, *L'ordre du temps. L'invention de la ponctualité au XVI^e siècle*, Genève, Droz, coll. « Les seuils de la modernité », 2004, 263 p.
- FARGE, Arlette, *Le cours ordinaire des choses dans la cité du XVII^e siècle*, Paris, Seuil, coll. « La librairie du XX^e siècle », 1994, 151 p.
- FAURE, Alain, « À l'aube des transports de masse. L'exemple des “trains ouvriers” de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 40, n° 2, avril-juin 1993, p. 228-255.
- FLINT, Kate, « The Social Life of the Senses : The Assaults and Seductions of Modernity », dans Constance Classen (dir.), *A Cultural History of the Senses in the Age of Empire (1800-1920)*, London, Bloomsbury, 2016, p. 25-45.
- FOUCAULT, Michel, *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France (1977-1978)*, Paris, Seuil/Gallimard, coll. « Hautes études », 2004, 435 p.
- FOUCAULT, Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, coll. « Tel », 2008 [1975], 360 p.
- FREEMAN, Michael, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1999, 264 p.
- FREUD, Sigmund, « Au-delà du principe de plaisir » (1920), *Essais de psychanalyse*, Paris, Payot & Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2005 [1981], p. 47-128.
- GARRIOCH, David, « Sounds of the City : The Soundscape of Early Modern European Towns », *Urban History*, vol. 30, 2003, p. 5-25.

- GINZBURG, Carlo, *Le fromage et les vers. L'univers d'un meunier du XVI^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs histoire », 2019 [1976], 302 p.
- GUILCHER, Goulven, « La restructuration du temps par les chemins de fer : le *Railway Time* », *Cahiers victoriens et édouardiens*, n° 51, avril 2000, p. 61-86.
- GUTTON, Jean-Pierre, *Bruits et sons dans notre histoire. Essai sur la reconstitution du paysage sonore*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Le nœud gordien », 2000, 184 p.
- GWYN, David, *The Coming of the Railway. A New Global History, 1750-1850*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2023, 401 p.
- HEINICH, Nathalie, *Des valeurs. Une approche sociologique*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des sciences humaines », 2017, 405 p.
- HUGHES, Thomas P., « Technological Momentum », dans Deborah G. Johnson et Jameson M. Wetmore (dir.), *Technology and Society. Building Our Sociotechnical Future*, Cambridge, MIT Press, 2009, p. 141-150.
- JARRIGE, François, *Face au monstre mécanique. Une histoire des résistances à la technique*, Paris, éditions Imho, coll. « Radicaux libres », 2009, 168 p.
- JAUSS, Hans Robert, *Pour une esthétique de la réception*, Paris, Gallimard, coll. « Tel », 2007 [1978], 333 p.
- KLINE, Ronald et Trevor PINCH, « Users as Agents of Technological Change : The Social Construction of the Automobile in the Rural United States », *Technology and Culture*, vol. 37, n° 4, octobre 1996, p. 763-795.
- KLINE, Ronald, « Resisting Consumer Technology in Rural America : The Telephone and Electrification », dans Nelly Oudshoorn et Trevor Pinch (dir.), *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, Cambridge, MIT Press, 2003, p. 51-66.
- LANDES, David S., *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 1987 [1983], 622 p.
- LATOUR, Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2007 [2005], 400 p.
- LEWIS, Ronald L., *Transforming the Appalachian Countryside. Railroads, Deforestation, and Social Change in West Virginia, 1880-1920*, Chapel Hill et Londres, The University of North Carolina Press, 1998, 348 p.
- LIE, Merete et Knut H. SØRENSEN, « Making Technology Our Own ? Domesticating Technology into Everyday Life », dans Merete Lie et Knut H. Sørensen (dir.), *Making*

Technology Our Own ? Domesticating Technology into Everyday Life, Oslo, Scandinavian University Press, 1996, p. 1-30.

MACKAY, Hughie et Gareth GILLESPIE, « Extending the Social Shaping of Technology Approach : Ideology and Appropriation », *Social Studies of Science*, vol. 22, n° 4, novembre 1992, p. 685-716.

MANDROU, Robert, *Introduction à la France moderne (1500-1640). Essai de psychologie historique*, Paris, Albin Michel, coll. « L'évolution de l'humanité », 1974 [1961], 412 p.

MARX, Leo, *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York, Oxford University Press, 1964, 392 p.

MATHIS, Charles-François, « Chemins de fer et vision des paysages anglais », *Histoire, économie & société*, vol. 24, n° 1, 2005, p. 123-146.

MEIKSINS WOOD, Ellen, *L'origine du capitalisme. Une étude approfondie*, Montréal, Lux, coll. « Humanités », 2009 [2002], 313 p.

MISA, Thomas J., « Controversy and Closure in Technological Change : Constructing “Steel” », dans Wiebe E. Bijker et John Law (dir.), *Shaping Technology / Building Society : Studies in Sociotechnical Change*, Cambridge, MIT Press, 1997 [1994], p. 109-139.

MISA, Thomas J., « The Compelling Tangle of Modernity and Technology », dans Thomas J. Misa, Philip Brey et Andrew Feenberg (dir.), *Modernity and Technology*, Cambridge, MIT Press, 2003, p. 1-30.

MONDSCHEIN, Ken, *On Time. A History of Western Timekeeping*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2020, 240 p.

OLSON, Sherry, *The Depletion Myth. A History of Railroad Use of Timber*, Cambridge, Harvard University Press, 1971, 228 p.

OUDSHOORN, Nelly Oudshoorn et Trevor PINCH, « How Users and Non-Users Matter », dans Nelly Oudshoorn et Trevor Pinch (dir.), *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technologies*, Cambridge, MIT Press, 2003, p. 1-25.

PEIRCE, Charles Sanders, *Écrits sur le signe*, Paris, Seuil, coll. « Points essais », 2017 [1978], 335 p.

PICKER, John M., *Victorian Soundscapes*, New York, Oxford University Press, 2003, 220 p.

PINCH, Trevor, « The Social Construction of Technology : A Review », dans Robert Fox (dir.), *Technological Change : Methods and Themes in the History of Technology*, Amsterdam, Harwood, coll. « Studies in the History of Science, Technology and Medicine », 1998 [1996], p. 17-35.

PINCH, Trevor et Wiebe E. BIJKER, « The Social Construction of Facts and Artifacts : Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other », dans Wiebe E. Bijker, Thomas Hughes et Trevor Pinch (dir.), *The Social Construction of Technological Systems*, Cambridge, MIT Press, 2012 [1987], p. 11-44.

PORTRÉ, Roy, « Les Anglais et les loisirs », dans Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2009 [1995], p. 25-69.

RAUCH, André, « Les vacances et la nature revisitée (1830-1939) », dans Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2009 [1995], p. 108-153.

RICHARDS, Jeffrey et John M. MACKENZIE, *The Railway Station : A Social History*, Oxford et New York, Oxford University Press, 1986, 440 p.

ROSA, Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2013 [2010], 487 p.

ROSA, Hartmut, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2014 [2012], 153 p.

SAUGET, Stéphanie, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 301 p.

SAUGET, Stéphanie, « L'ennui dans les gares au XIX^e siècle », dans Pascale Goetschel, Christophe Granger, Nathalie Ricahrd et Sylvain Venayre (dir.), *L'ennui. Histoire d'un état d'âme (XIX^e – XX^e siècle)*, Paris, Publications de la Sorbonne, coll. « Homme et société », 2012, p. 225-235.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, traduction de Jean-François Boutout, Paris, Le Promeneur, 1990 [1977], 253 p.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Oakland, University of California Press, 2014 [1977], 203 p.

SCHLEY, David, *Steam City. Railroads, Urban Space, and Corporate Capitalism in Nineteenth-Century Baltimore*, Chicago, The University of Chicago Press, coll. « Historical Studies or Urban America », 2020, 318 p.

SLAVISHAK, Edward, « Collision Course : Rural Track Crossing Habits and the Railroad in the United States (1915-32) », *Technology and Culture*, vol. 63, n° 1, janvier 2022, p. 209-233.

SMILOR, Raymond W., « Personal Boundaries in the Urban Environment : The Legal Attack on Noise (1865-1930) », *Environmental Review*, vol. 3, n° 3, printemps 1979, p. 24-36.

SMITH, Bruce R., *The Acoustic World of Early Modern England : Attending to the O-Factor*, Chicago, University of Chicago Press, 1999, 386 p.

SMITH, Mark, *Listening to Nineteenth-Century America*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2001, 372 p.

SMITH, Mark, *The Smell of Battle, the Taste of Siege : A Sensory History of the Civil War*, New York, Oxford University Press, 2015, 197 p.

STUDENY, Christophe, *L'invention de la vitesse (France, XVIII^e – XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995, 408 p.

THOMPSON, Emily, *The Soundscape of Modernity : Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America (1900-1933)*, Cambridge, MIT Press, 2002, 500 p.

VENAYRE, Sylvain, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Histoire », 2012, 651 p.

VERGEADE, Marie-Suzanne, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'ouest, des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie & société*, vol. 9, n° 1, 1990, p. 113-134.

VIGARELLO, Georges, *Histoire du viol (XVI^e – XX^e siècle)*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2000 [1998], 364 p.

WEBER, Max, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Flammarion, coll. « Les livres qui ont changé le monde », 2009, 189 p.

WHITE, John H., *The American Railroad Passenger Car*, tome 1, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1978, 371 p.

WHITE, John H., *The American Railroad Passenger Car*, tome 2, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 1978, p. 372-690.

WOHL, Robert, *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination (1920-1950)*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005, 376 p.

2.4 Réflexion sur la science historique / Épistémologie de l'histoire

BLOCH, Marc, *Apologie pour l'histoire, ou Métier d'historien*, Paris, Dunod, coll. « Ekho », 2020 [1949], 262 p.

BOUCHARD, Carl, « L'histoire culturelle au Canada », dans Philippe Poirrier (dir.), *L'histoire culturelle : un « tournant mondial » dans l'historiographie ?*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, coll. « Sociétés », 2008, p. 123-140.

- BRAUDEL, Fernand, *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, coll. « Champs histoire », 2013 [1969], 314 p.
- BURGUIÈRE, André, « L'anthropologie historique », dans Jacques Le Goff (dir.), *La nouvelle histoire*, Paris, Éditions Complexe, coll. « Historiques », 1988 [1978], p. 137-164.
- BURKE, Peter, *Qu'est-ce que l'histoire culturelle ?*, traduction de Christophe Jaquet, Paris, Les Belles Lettres, 2022 [2004], 255 p.
- CHARTIER, Roger, « Le monde comme représentation », *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, vol. 44, n° 6, novembre-décembre 1989, p. 1505-1520.
- CORBIN, Alain, « Du Limousin aux cultures sensibles », dans Jean-Pierre Rioux et Jean-François Sirinelli (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1997, p. 101-115.
- CORBIN, Alain, « Histoire et anthropologie sensorielle » dans *Le temps, le désir et l'horreur. Essais sur le XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 1998 [1991], p. 227-241.
- CORBIN, Alain, *Historien du sensible. Entretiens avec Gilles Heuré*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2000, 200 p.
- DOSSE, François, *L'histoire en miettes. Des Annales à la « nouvelle histoire »*, Paris, La Découverte, coll. « Poche », 2010 [1987], 270 p.
- FEBVRE, Lucien, « La sensibilité et l'histoire. Comment reconstituer la vie affective d'autrefois ? », *Annales d'histoire sociale*, vol. 3, n^{os} 1-2, 1941, p. 5-20.
- FRESSOZ, Jean-Baptiste, « “The age of” et ses problèmes. Du phasisme matériel dans l'écriture de l'histoire », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n^o 64, 2022/1, p. 173-188.
- GOYETTE, Julien, Louise BIENVENUE et Nicolas DEVAUX, « Regards sur l'évolution de la RHAf depuis 1982 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 74, n^{os} 1-2, été-automne 2020, p. 11-45.
- LAMONDE, Yvan, « L'histoire culturelle comme domaine historiographique au Québec », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 51, n^o 2, automne 1997, p. 285-299.
- MANDROU, Robert, « Pour une histoire de la sensibilité », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 14, n^o 3, 1959, p. 581-588.
- MARROU, Henri-Irénée, *De la connaissance historique*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2016 [1954], 318 p.
- MAZUREL, Hervé et Alain CORBIN (dir.), *Histoire des sensibilités*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « La vie des idées », 2022, 118 p.

MILLIGAN, Ian, *The Transformation of Historical Research in the Digital Age*, Cambridge, Cambridge University Press, coll. « Elements in Historical Theory and Practice », 2022, 77 p.

ORY, Pascal, *L'histoire culturelle*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 2019 [2004], 122 p.

PROST, Antoine, « Sociale et culturelle, indissociablement », dans Jean-Pierre Rioux et Jean-François Sirinelli (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1997, p. 131-146.

PROST, Antoine, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, coll. « Points », 2014 [1996], 370 p.

ROEDER, George H., « Coming to our Senses », *Journal of American History*, vol. 81, n° 3, décembre 1994, p. 1112-1122.

RUDIN, Ronald, « La quête d'une société normale : critique de la réinterprétation de l'histoire du Québec », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 3, n° 2, hiver 1995, p. 9-42.

SMITH, Mark, « Producing Sense, Consuming Sense, Making Sense : Perils and Prospects for Sensory History », *Journal of Social History*, vol. 40, n° 4, été 2007, p. 841-858.

SMITH, Mark, *Sensing the Past. Seeing, Hearing, Smelling, Tasting and Touching in History*, Berkeley et Los Angeles, University of California Press, 2007, 180 p.

WACHTEL, Nathan, « L'acculturation », dans Jacques Le Goff et Pierre Nora (dir.), *Faire de l'histoire. Nouveaux problèmes, nouvelles approches, nouveaux objets*, Paris, Gallimard, coll. « Folio histoire », 2011 [1974], p. 172-200.

2.5 Ouvrages de référence

LAMONDE, Yvan, *Je me souviens. La littérature personnelle au Québec (1860-1980)*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, coll. « Instrument de travail », 1983, 275 p.

LEMIRE, Maurice (dir.), *Dictionnaire des œuvres littéraires du Québec*, tome 1 : *Des origines à 1900*, Montréal, Fides, 1980, 927 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 3 (1827-1837), Montréal, Fides, 1990, 743 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 4 (1838-1849), Montréal, Fides, 1991, 1046 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 5 (1850-1855), Montréal, Fides, 1992, 780 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 6 (1856-1858), Montréal, Fides, 1993, 789 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 7 (1859), Montréal, Fides, 1994, 589 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 8 (1860), Montréal, Fides, 1995, 576 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 9 (1861-1862), Montréal, Fides, 1996, 796 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 10 (1863-1864), Montréal, Fides, 1997, 842 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 11 (1865-1866), Montréal, Fides, 1999, 875 p.

LORTIE, Jeanne d'Arc et Yolande GRISÉ [avec la collaboration de Paul Savard et Paul Wyczynski], *Les textes poétiques du Canada français (1606-1867)*, vol. 12 (1866-1867), Montréal, Fides, 2000, 716 p.