

YOUNG, Brian J., *Promoters ans Politicians: The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-85*. University of Toronto Press, Toronto, 1978. Cartes, notes, bibliographie, index, XIII-193 p.

Michel Stewart

Volume 33, numéro 1, juin 1979

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/303766ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/303766ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Stewart, M. (1979). Compte rendu de [YOUNG, Brian J., *Promoters ans Politicians: The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-85*. University of Toronto Press, Toronto, 1978. Cartes, notes, bibliographie, index, XIII-193 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 33(1), 101-103.
<https://doi.org/10.7202/303766ar>

YOUNG, Brian J., *Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Quebec, 1854-85*. University of Toronto Press, Toronto, 1978. Cartes, notes, bibliographie, index, XIII — 193 p.

Les études portant sur les chemins de fer au Québec sont d'une telle rareté que nous ne pouvons qu'accueillir avec plaisir cette publication. Elle fut d'abord présentée comme une thèse de doctorat à l'Université Queen's en 1969 sous le titre *The North Shore Railways. A Study of the Montreal Colonization Railroad and The North Shore Railway, 1854-1885*. Ce fait, qui n'est malheureusement pas signalé en introduction, a son importance car, par rapport à la thèse, il n'y a guère que le titre, l'introduction et la bibliographie qui sont modifiés dans le texte maintenant publié. Pour le titre, le changement s'impose, car Young, qui visait peut-être à faire une étude des deux

compagnies mentionnées dans le titre de sa thèse, a dû sans doute se plier au type de sources disponibles et rectifier son tir. Cependant son introduction reflète encore beaucoup d'ambition. En effet, alors qu'il annonce vouloir analyser le degré d'intervention ou d'ingérence de l'État dans la vie économique du Québec et l'importance des chemins de fer dans l'instabilité politique de la province, il ne fait tout au plus qu'évoquer à grands traits le rôle joué par les promoteurs et les politiciens reliés aux chemins de fer de la rive nord dans l'histoire du Québec. Quant à la bibliographie, il ne s'agit que d'une mise à jour de celle de la thèse.

C'est dans un style alerte et dépouillé que Young nous entretient, dans les cinq premiers chapitres, des débuts de la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord et de Colonisation du Nord de Montréal et de leurs tentatives pour se procurer du capital tant des municipalités que des gouvernements. Le rôle des politiciens et des promoteurs impliqués dans ces chemins de fer est bien décrit et analysé par Young, notamment celui de Joseph Cauchon et de Hugh Allan. Le chapitre trois, intitulé *Montreal's million* (p. 38 à 53), est sans doute l'un des plus intéressants de l'ouvrage. Young passe en revue les groupes de pression en faveur et contre le subside, la campagne de presse qui a eu lieu alors, jusqu'au vote du conseil municipal de Montréal le 3 avril 1872 et la victoire de Allan sur S. E. Molson et D. L. Macpherson, tous deux alliés au Grand Tronc. Cependant, comme le souligne l'auteur dans les chapitres quatre et cinq (p. 54 à 88), la crise économique, le scandale des Tanneries et les mauvais états financiers de la banque Jacques-Cartier s'ajoutent à l'intervention néfaste et persistante du Grand Tronc, pour amener le gouvernement provincial à prendre en charge directement les deux chemins de fer de la rive nord du Saint-Laurent.

Les chapitres six et sept (p. 89 à 124) sont consacrés à la construction et à l'exploitation du Q.M.O. & O. par les gouvernements Boucherville, Joly et Chapleau. Fidèle à son orientation générale de départ, Young examine superficiellement les structures de l'administration de cette entreprise publique, comme le bureau des Commissaires, le bureau des chemins de fer et les relations entre ces deux organismes et le département des travaux publics et le comité des chemins de fer du Conseil exécutif. De même, il signale brièvement les conditions de travail des journaliers et les modes de financement, alors qu'il escamote les étapes de la construction de la ligne, les règles de gestion et les méthodes d'exploitation. Young énumère plutôt les défaillances dans le fonctionnement administratif comme la supervision difficile et les conflits entre les contracteurs et les ingénieurs. Il explique longuement le problème du choix du tracé de la ligne entre Maskinongé et Montréal sans rien ajouter cependant à l'explication fournie par Marcel Hamelin dans *Les premières années du parlementarisme québécois, 1867-1878*. Enfin, il traite abondamment et avec humour du patronage qui semble s'être pratiqué à une échelle industrielle. Toutefois, il exagère l'importance de certains scandales, comme l'affaire des «nutlocks» du docteur John M. Mackay, et l'achat de la ferme Gale et de la propriété Bellerive par le

gouvernement Joly. Par contre les pages consacrées à Louis-Adélarde Sénécal sont savoureuses. Young sait disséquer avec subtilité et finesse la position privilégiée de Sénécal vis-à-vis du gouvernement Chapleau.

D'autres passages méritent aussi d'être signalés. Ainsi Young éclaire notre lanterne lorsqu'il expose les offres de location de la ligne reçues par Boucherville en 1877 et les efforts de Chapleau pour la vendre en 1880-81. À ce propos, il ne semble pas avoir beaucoup prisé la politique « d'abstention vigoureuse » du gouvernement fédéral de Macdonald, d'après l'expression fameuse de Robert Rumilly.

Le dernier chapitre de l'étude de Young porte sur la vente de la section ouest du Q.M.O. & O. au Canadien Pacifique et de la section est au syndicat financier dirigé par Sénécal. Young présente avec justesse les propositions des acheteurs éventuels. Il néglige cependant d'évaluer les conséquences de cette vente tout en étant conscient du fait que l'histoire des relations entre le Canadien Pacifique, le Grand Tronc et les gouvernements fédéral et provincial concernant le chemin de fer de la Rive Nord reste à faire.

En terminant, nous devons mentionner qu'il aurait été utile de connaître la provenance des cartes et qu'il aurait peut-être été préférable de les inclure dans le texte. Par ailleurs, il faudrait ajouter, dans la bibliographie, *The Last Spike* de Pierre Berton, de même que le *Rapport du Commissaire des chemins de fer 1882-83*, mentionnés dans les notes.

Donc, l'ouvrage de Brian Young pourra certainement être utile à tous ceux qui s'intéressent à l'histoire du Québec en général et aux chemins de fer en particulier puisqu'il innove à plusieurs points de vue. Cependant, de nouvelles sources de documentation sont maintenant disponibles aux Archives Nationales du Québec, comme les documents relatifs aux chemins de fer du département des travaux publics et les livres de compte du Q.M.O. & O., de sorte qu'il est permis de croire que le sujet sera renouvelé très bientôt.