

Quebec Railway Light & Power Company, Montmorency Division

Yves Laberge

Numéro 130, été 2017

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/86760ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)
1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Laberge, Y. (2017). Compte rendu de [Quebec Railway Light & Power Company, Montmorency Division]. *Cap-aux-Diamants*, (130), 57–57.

l'article 35 de la Constitution canadienne, a débouté les intimés et refusé de reconnaître les faits historiques qui lui ont été soumis à partir des travaux de recherche de l'historienne et l'expertise de quatre témoins experts. Dans son ouvrage, l'historienne revient sur certains moments clés de l'histoire, issus de la recherche qu'elle mène depuis près d'un demi-siècle sur l'autochtonie boréale et la contribution des Métis dans la construction de la société saguenéenne. Elle y présente notamment la première union euro-américaine de cette grande entreprise de repeuplement et la réorganisation de la traite de Tadoussac. L'exposé fait également le point sur la généalogie de Nicolas Peltier et les familles métisses de première génération ainsi que sur l'importance historique et identitaire de François Verreault.

Pour l'auteure, le statut de « gens libres » et de « Métis » n'est pas unique aux Métis des Prairies canadiennes et circonscrire le fait métis au Manitoba est des plus réducteurs dans l'histoire de l'autochtonie canadienne. Admettre cette aberration simpliste, niée par les faits historiques, permettrait de dépasser le *statu quo* dans les rapports avec les peuples autochtones.

Pascal Huot

J.R. Thomas Grumley. *Quebec Railway Light & Power Company, Montmorency Division*. Ottawa, Bytown Railway Society, Inc., 2006, 51 p.

et

J. R. Thomas Grumley. *Quebec Railway Light & Power Company: Volume 2 Citadel Division*. Ottawa, Bytown Railway Society, 2008, 67 p.

L'histoire du tramway à Québec a débuté en 1865 et s'est terminée abruptement en mars 1959. Pourtant, à certains endroits où le pavage est partiellement découvert, on trouve

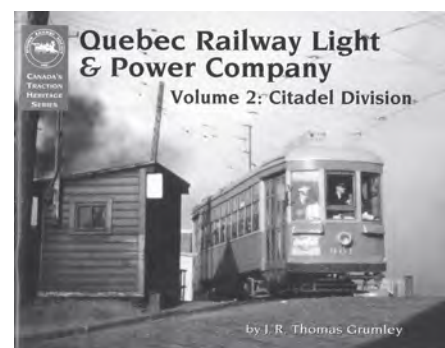


encore de nos jours dans le Vieux-Québec quelques traces des anciens rails qui avaient été recouverts après la disparition du tramway. Ces deux livres de J.R. Thomas Grumley racontent (en anglais seulement) l'histoire du tramway à Québec et dans sa région; ils montrent les parcours des premiers tramways de Québec à l'époque de la Quebec Railway Light & Power Company. Spécialiste de l'histoire ferroviaire au Canada, J.R. Thomas Grumley avait également fait paraître quatre livres sur les tramways de Montréal et un autre titre sur ceux de Lévis.

Le premier ouvrage (*Montmorency Division*) est consacré au parcours très fréquenté reliant autrefois la gare du Palais à la Côte-de-Beaupré, ce qui nous permet d'apprécier près d'une centaine de photographies datant de la première moitié du XX^e siècle et montrant des sites familiers : la gare du Palais, la chute Montmorency, l'ancien Kent House (devenu le manoir Montmorency, p. 14) et même l'ancienne basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré qui fut détruite en 1922 (p. 17). Ce parcours a commencé ses activités en 1889 (p. 2). L'ouvrage débute par trois images aériennes montrant les environs du bassin Louise, l'ancien pont Samson (où circulaient les tramways de la compagnie Quebec Montmorency and Charlevoix Railway) et le boulevard des Capucins avant son élargissement (p. 3-5). D'autres images montrent des gares le long du trajet : Limoilou, Maufilets, Maizerets, jusqu'à L'Ange-Gardien et Saint-Joachim (p. 40-43). Ailleurs, on peut même voir l'intérieur d'un

wagon de tramway qui contenait alors 111 places (p. 33).

Le deuxième volume (*Citadel Division*) débute avec l'arrivée des premiers tramways de Québec, le 3 juillet 1865, soit deux ans avant la Confédération canadienne, comme le souligne l'auteur (p. 3). Chaque section est subdivisée en fonction des types de wagons. On peut constater sur une photographie datant de 1894 que ces tramways étaient alors tirés par des chevaux, été comme hiver



(p. 3-5). Le texte de J.R. Thomas Grumley est très précis quant au nombre de voitures en circulation, les trajets empruntés, les tarifs et l'emplacement des arrêts. L'iconographie de ce deuxième titre (environ une centaine de photographies) est particulièrement saisissante : on y reconnaît la place D'Youville et la rue Saint-Jean au milieu du XX^e siècle (p. 15 et 21) et de nombreux autres carrefours. On peut suivre le parcours des différentes lignes du tramway à partir des images d'époque (p. 13). Les amoureux de l'histoire de la haute-ville et de la basse-ville de Québec découvriront dans ces deux livres des images inespérées et des morceaux d'histoire méconnus. Introuvables en librairie, ces deux ouvrages disponibles uniquement en anglais pourront être commandés directement chez l'auteur (à la Bytown Railway Society, en Ontario www.bytownrailwaysociety.ca) ou sur des sites de revente par des particuliers (EBAY, par exemple). Souhaitons que ces publications soient un jour traduites en français.

Yves Laberge