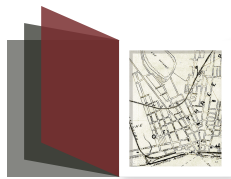


# Par la ville et pour la ville

Par Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin



CONSULTER EN LIGNE

**atlas.cieq.ca**

Une fenêtre sur le passé québécois

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

POUR CITER CET ARTICLE, UTILISER L'INFORMATION SUIVANTE :

Boudreau, Claude, Serge Courville et Normand Séguin (1997). «Par la ville et pour la ville» dans Claude Boudreau (dir.), *Le territoire*. Québec: Les Presses de l'Université Laval (coll. «Atlas historique du Québec»). [En ligne]: <https://atlas.cieq.ca/le-territoire/par-la-ville-et-pour-la-ville.pdf>

Tous droits réservés. Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ)  
Dépôt légal (Québec et Canada), 1997.  
ISBN 2-7637-7550-0

---

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

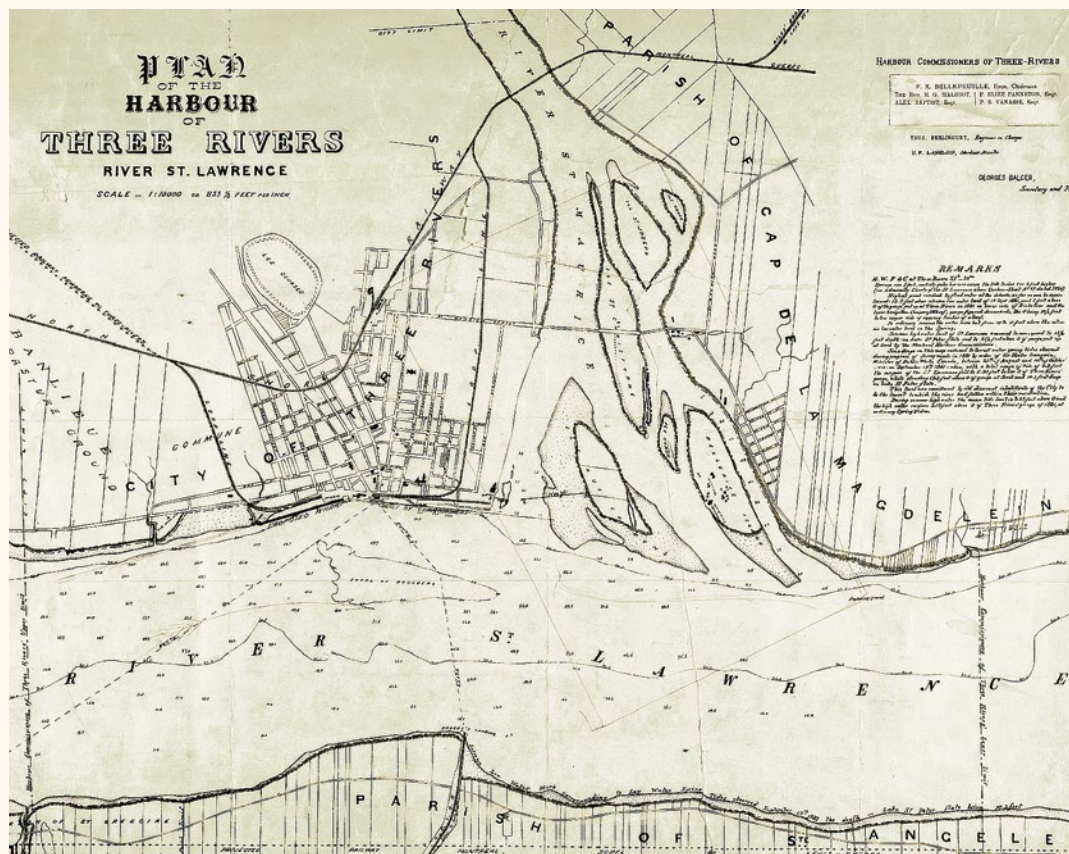


# PAR LA VILLE ET POUR LA VILLE

Le chapitre III a montré le rôle des ressources dans le développement du Québec. Parce qu'elle est elle-même grande consommatrice d'énergie et de matières premières, la ville en commande et en oriente l'exploitation, en plus d'en organiser le transport et le commerce. Lieu de pouvoirs importants, elle crée le territoire, qu'elle contribue également à organiser et à aménager. Et l'on sait le rôle joué à cet égard par les marchands de Québec et de Montréal dans le commerce des fourrures. Ils ne seront pas moins actifs dans le commerce du bois et des produits agricoles, que dans la commercialisation des produits miniers et des ressources énergétiques. De cette fonction résultent divers aménagements, en voies de transport notamment, dont la carte a laissé des images saisissantes, qu'accentue l'iconographie ancienne. Elles montrent l'impact de ces épopées commerciales dans le paysage du Québec.

## PLAN OF THE HARBOUR OF THREE RIVERS, RIVER ST-LAWRENCE, 1881.

Commissaire du havre de Trois-Rivières,  
Desbarats, Geo. E. et Co (Photo-lino). Copie aux Archives nationales  
du Canada, Ottawa. NMC 20757.



## La voie d'eau



### VUE À VOL D'OISEAU DE TROIS-RIVIÈRES, 1881.

Anonyme. Archives nationales du Canada, Ottawa. NMC 2000.

Présenté longtemps comme un chemin qui marche, le fleuve pose pourtant des difficultés à la navigation, qu'on ne résoudra cependant qu'assez tard dans le temps. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le Séminaire de Saint-Sulpice à Montréal entreprend de creuser un canal à Lachine pour alimenter en eau ses moulins. Amorcés en 1689, les travaux doivent être cependant suspendus en raison de la reprise de la guerre avec les Iroquois. Ils ne seront complétés qu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, pour faire aussitôt l'objet d'améliorations, sans que celles-ci cependant ne favorisent la navigation. Pourtant, on n'ignore pas l'intérêt d'une telle fonction. En 1735, Chaussegros de Léry prépare un plan pour l'aménagement d'un canal hydraulique ouvert à la navigation. Mais il se heurte aux intérêts du Séminaire qui lui préfère toujours la première fonction. C'est aux militaires britanniques, finalement, qu'il revient de résoudre en partie le problème, par la construction, dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, de deux canaux latéraux, à Soulanges et à Beauharnois, permettant de contourner les rapides entre le lac Saint-François et le lac Saint-Louis.



TOPOGRAPHICAL MAP OF THE DISTRICT OF MONTRÉAL [...] (EXTRAIT).

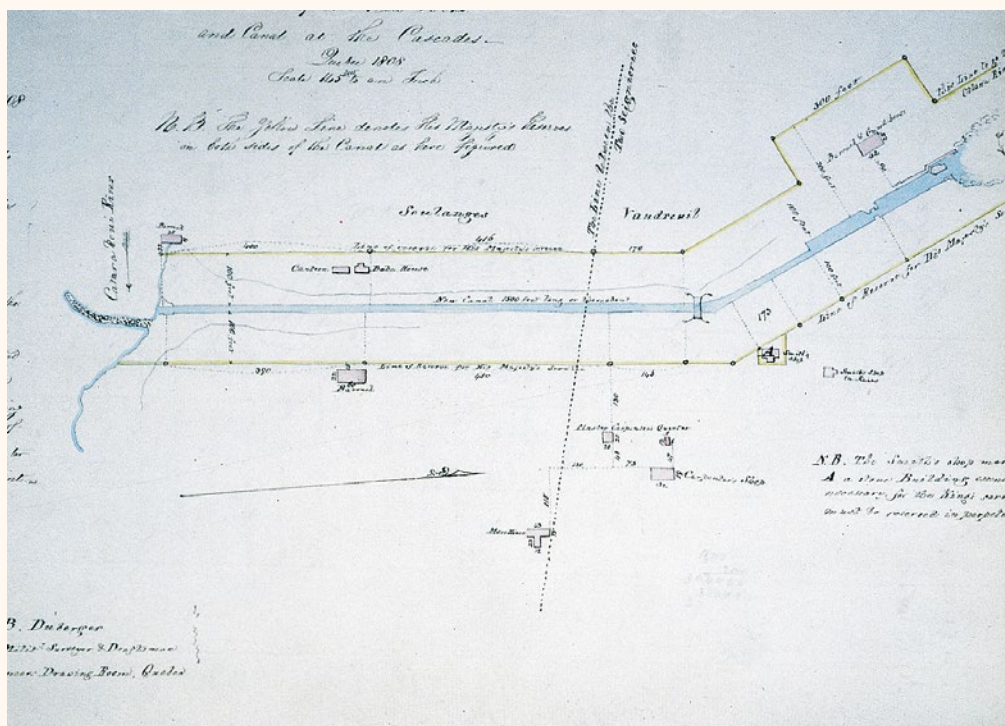
Joseph Bouchette, 1831. Archives nationales du Québec, Québec. E21, Province, n° 1.

Au début des années 1820, on relance le projet de voie navigable sur l'île de Montréal. Le contexte, cette fois, est plus favorable. Bénéficiant de l'appui de la législature qui vote une loi à cet effet (I Georges IV), il doit permettre une liaison plus directe de la ville avec l'ouest. Achevé en 1825, l'ouvrage fait l'objet de plusieurs améliorations par la suite et devient le site de diverses installations industrielles. Pour Montréal, c'est là un gain d'importance, encore accru par l'aménagement d'installations portuaires, la reconstruction des canaux militaires et la création, en 1832, d'une Maison de la Trinité, qui deviendra permanente en 1839 et

dont la juridiction s'étend du bassin de Portneuf jusqu'à la frontière avec le Haut-Canada. Mais cela ne résout pas les difficultés d'aval, qui exigent elles le creusement d'un chenal pour traverser les vasières du lac Saint-Pierre.

Réclamés depuis longtemps par les marchands de Montréal, qui multiplient les campagnes pour l'approfondissement du chenal, les travaux s'amorcent en 1844, dans une atmosphère de controverse entre les tenants d'un tracé rectiligne et ceux qui privilégient les sinuosités du chenal naturel. Suspendus trois ans plus tard, devant les difficultés posées par la première option, ils ne reprendront

qu'en 1850, en valorisant cette fois le chenal naturel. Le succès est immédiat, et quelque temps plus tard Montréal peut accueillir des navires de 4,20 mètres de tirant d'eau. En 1856, le chenal ne fait encore que 4,80 mètres de profondeur et 45 mètres de largeur. À la fin du siècle, il aura été porté à 8,25 mètres de profondeur, bientôt 9, et 135 mètres de largeur. Montréal sera alors devenue un important port de mer, dont les activités supplantent celles du port de Québec. Et la construction d'élevateurs à grains dans la capitale, de même qu'à Trois-Rivières et à Sorel, de 1925 à 1938, ne change rien à cette suprématie. Car si Montréal doit partager le transbordement des grains avec ses concurrents, elle garde son avance, et ce, jusqu'à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Même le rail, pourtant très compétitif, dans le transport des voyageurs notamment, ne réussit pas à lui enlever sa part dans le transport des matières pondéreuses, en raison surtout des avantages tarifaires de la voie d'eau.



PLAN OF THE NEW LOCKS AND CANAL AT THE CASCADES [RÉGION DE MONTRÉAL].

Jean-Baptiste Duberger, 1808. Archives nationales du Québec, Québec. E21, Registre A, n° 231.

lakers, sorte de longs navires étroits dont la taille correspond aux dimensions des écluses, il est possible d'effectuer des navettes sur toute la voie d'eau. Cela avantage les ports de Québec et surtout de la Côte-Nord, car en retour de leur cargaison de fer vers les Grands Lacs, ceux-ci peuvent en rapporter des cargaisons de grains que les navires de haute mer pourront ensuite charger sur place, sans avoir à remonter plus avant le Saint-Laurent.

L'apparition du conteneur dans les dernières décennies n'a pas beaucoup modifié cette situation. Et bien qu'aujourd'hui la voie d'eau demeure toujours le moyen le plus économique de transport, elle doit de plus en plus faire face à des diffi-

cultés de croissance. Elles sont reliées aussi bien à l'apparition de nouveaux concurrents, le transport routier par exemple, qu'aux difficultés économiques actuelles, qui freinent le développement urbain et régional. Ajoutées aux préoccupations nouvelles de la population quant à la qualité des environnements aquatiques, elles rendent plus difficile encore la recherche de solutions durables. Mais peut-être est-ce par des fonctions et des modes d'aménagement et de gestion plus intégrés que celles-ci viendront, comme l'expérimentent déjà d'autres sociétés riveraines de grands fleuves, avec des succès encore mitigés cependant.

Après 1959, Montréal reste le plus grand port de Saint-Laurent, mais elle perd les avantages de son point de rupture de charge. En donnant accès aux navires de mer d'un gabarit limité aux ports des Grands Lacs, la voie maritime permet à ces derniers d'y charger des cargaisons qui n'auront pas à être transbordées dans les ports laurentiens. En outre, avec l'apparition d'une nouvelle batellerie, les

## Le réseau routier

Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, un premier réseau routier apparaît qui relie les agglomérations urbaines aux établissements environnants. Avec les progrès du peuplement et l'achèvement du chemin du roi dans le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce réseau s'étend aux trois gouvernements, qu'il relie par des tronçons entrecoupés de ponts et de traverses. Complément du fleuve, la route s'impose pour les liaisons vers l'intérieur et à courte distance. Elle est en outre un élément clé du système de défense et d'approvisionnement des villes. Aussi prend-elle vite une grande importance dans la vie de la colonie.

Le XIX<sup>e</sup> siècle inaugure une période plus favorable encore, reliée à l'expansion du peuplement et à la croissance urbaine et villageoise. Ce qui n'était jusque-là que deux grandes voies de circulation ramifiées surtout autour des villes, devient un maillage de plus en plus serré, dont profitent les échanges. Aux grands axes routiers riverains du fleuve s'ajoutent désormais de grandes bretelles transversales qui désenclavent les basses terres vers les cantons et les états voisins de la province. En même temps, les rangs se multiplient et avec eux les montées, qui donnent accès aux rangs voisins.

Cette progression se poursuit tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, avec comme pôles de croissance la ville et sa banlieue. Aux phénomènes d'extension et de densification caractéristiques encore de la première moitié du siècle s'ajoute, à partir des années 1950, une modernisation du réseau routier, qui s'enrichit en outre de nouvelles voies plus larges et plus rapides, les autoroutes. Toutes convergent vers la ville, qu'elles traversent et entourent à la manière américaine, avec des échangeurs au dessin aussi complexe que varié.



CARTE DES ENVIRONS DE QUÉBEC [...].

Robert de Villeneuve, 1688. Archives nationales, France, Section outre-mer. SH, 127, div. 7, pièce 4. Copie aux Archives nationales du Canada, Ottawa. NMC 2708.

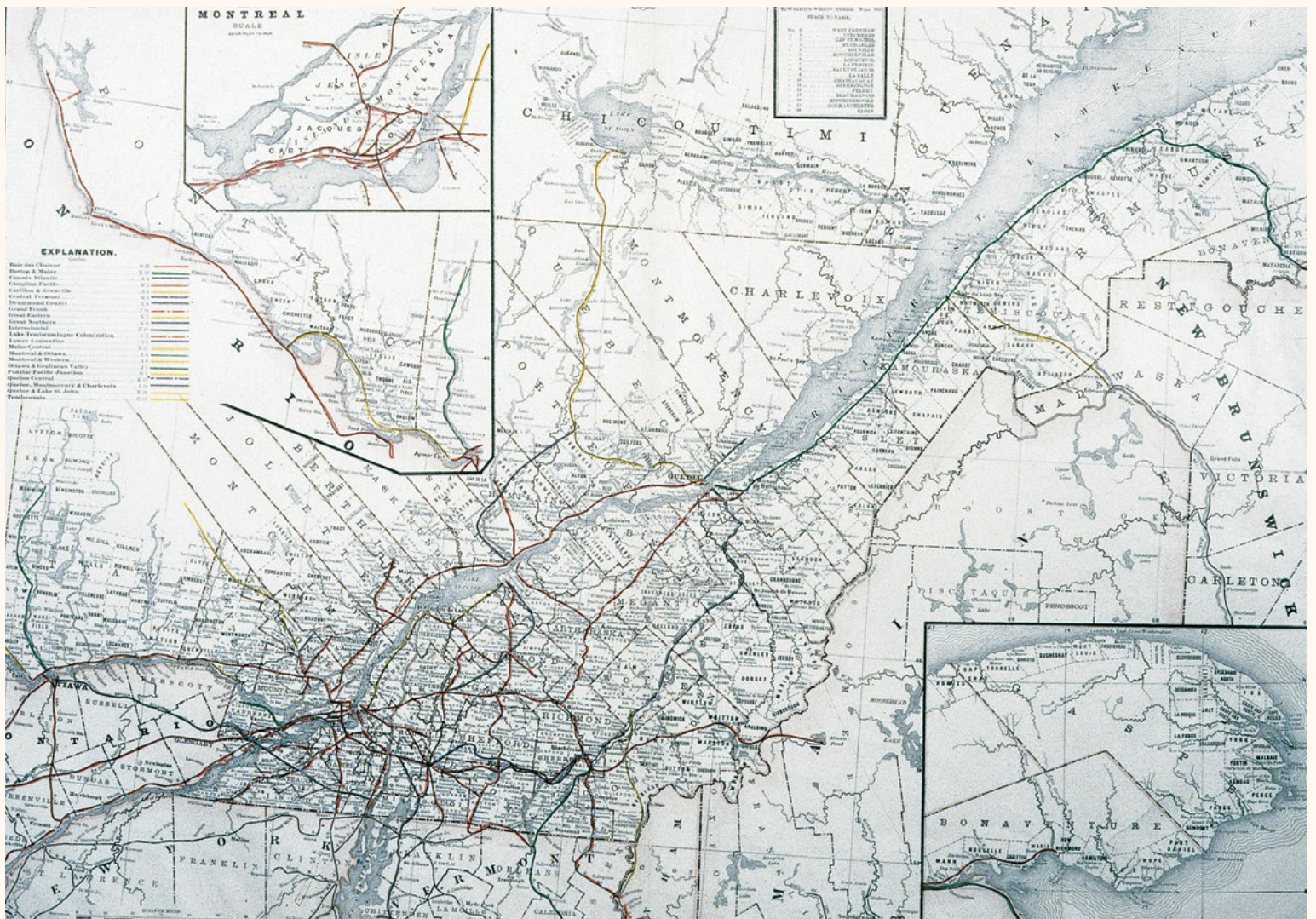
Une telle progression ne va pas sans modifier le paysage urbain et périurbain. En une génération, des quartiers complets disparaissent pour faire place à ces nouveaux axes de transport, tandis qu'à la campagne des corridors entiers de nouveaux lotissements sont créés, qui transforment en longues banlieues urbaines entrecoupées de terres en friche des espaces jadis soumis à une mise en valeur agricole. Les difficultés qui en résultent sont à la mesure de cette expansion. Loin d'être uniquement d'ordre économique, elles sont aussi d'ordre social. Car en plus d'accroître les coûts du transport et des services, elle modifie le rapport à la ville, qui devient de moins en moins capable d'assumer sa centralité.

CARTE ROUTIÈRE DU QUÉBEC (EXTRAIT), 1986.

Ministère des Transports du Québec.



# Le chemin de fer



QUÉBEC [CHEMIN DE FER], 1892.

Archives nationales du Québec, Québec. P1000, S5, Québec, 1892.

**A**u XIX<sup>e</sup> siècle, un nouveau moyen de transport apparaît, qui jouit immédiatement de la faveur populaire. Moins sensible aux aléas du climat, il peut assurer une régularité d'approvisionnement et de transport inconnue jusque-là. Ce moyen, c'est le chemin de fer, dont les origines au Québec remontent à 1836, avec la construction d'une première ligne sur rail de bois entre Laprairie et Saint-Jean.

La véritable fièvre, cependant, viendra plus tard, avec la création de la Compagnie du Grand-Tronc, formée en 1853. En 1860, ses principaux tronçons sont complétés et s'étendent de Sarnia en Ontario jusqu'à Rivière-du-Loup au Québec, avec un important embranchement vers Sherbrooke et Portland dans le Maine, et un autre qui relie Arthabasca à la rive sud de Trois-Rivières. Bientôt, plusieurs petites lignes s'y ajoutent, qui relient la métropole à la frontière américaine, où elles se raccordent aux lignes en provenance de New York et de Boston. Mais seule Montréal est vraiment avantagée dans ce système. Les autres villes en sont tenues à l'écart.

Ce n'est qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle que le réseau devient plus complet, par la construction de nouvelles lignes principales et l'aménagement de lignes régionales. Les premières en importance sont celles de l'Intercoloniale, qui relie bientôt Rivière-du-Loup à Halifax par la vallée de la Matapédia, et celle du Canadien Pacifique, qui finira par joindre le Québec à la côte ouest. En même temps, deux autres projets sont mis en chantier, pour joindre Montréal à Saint-Jérôme, c'est le fameux chemin de fer du curé Labelle, et, par la rive nord, Montréal à Ottawa, Trois-Rivières et Québec, une liaison qui sera plus tard intégrée au réseau du Canadien Pacifique. Enfin, d'autres lignes sont aménagées pour soutenir l'effort de colonisation. Les plus connues sont celles du Québec-Lac-Saint-Jean, qui va de la capitale à Roberval, avec un embranchement vers Chicoutimi, et le Québec Central, qui unit Québec à la Beauce et aux Cantons de l'Est. Mais on en crée aussi

beaucoup d'autres, plus locales, qui seront elles aussi intégrées aux réseaux principaux.

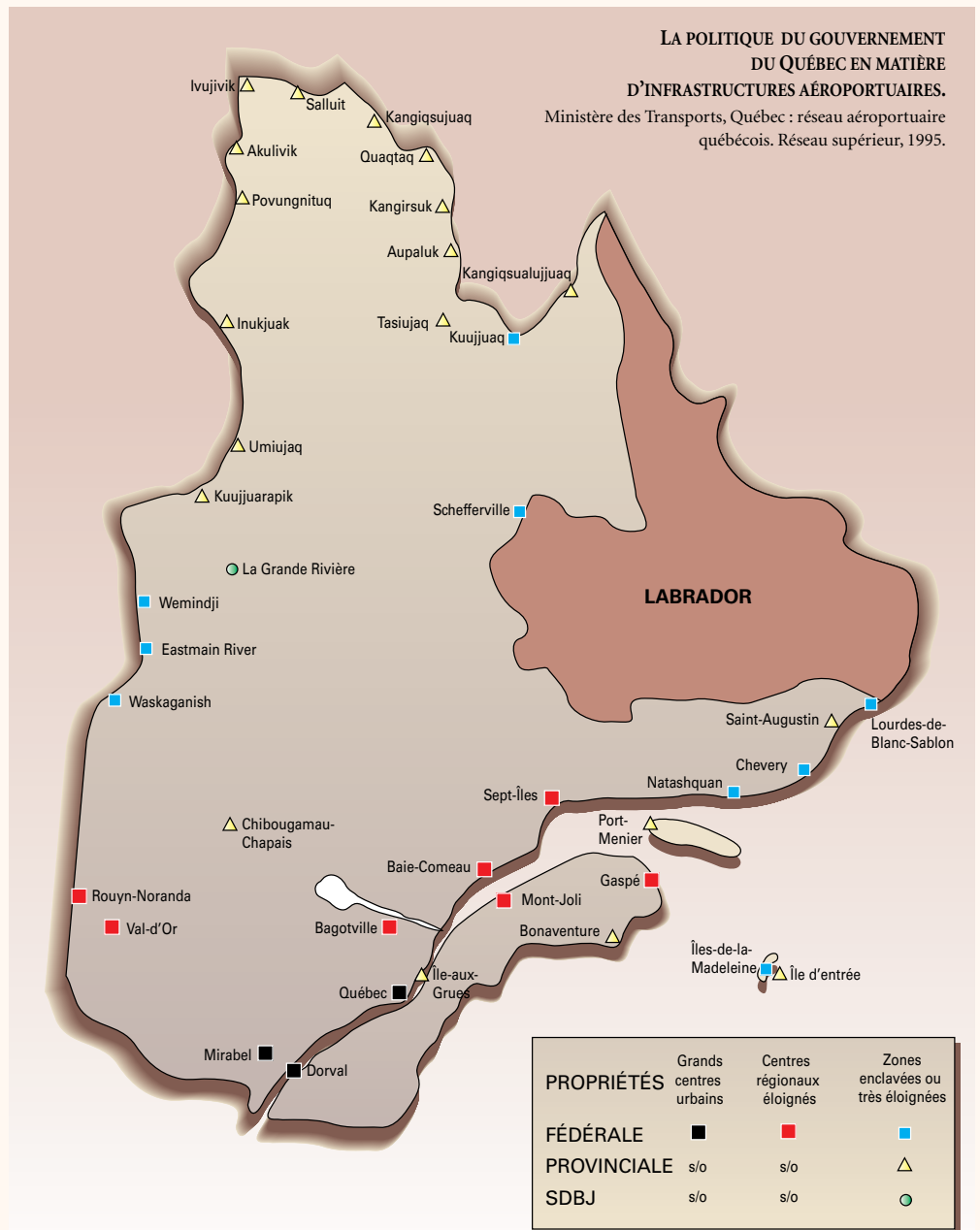
Ces efforts portent leurs fruits, puisqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, le Québec compte près de 5 600 kilomètres de voies ferrées, dont le coût, atteint presque 105 millions de dollars de l'époque. Mais c'est encore Montréal qui en reste la principale bénéficiaire, puisqu'elles ont surtout pour effet de la relier au reste du pays. Québec devra attendre jusqu'aux années précédant la Première Guerre mondiale pour l'être à son tour, grâce à l'ouverture du Transcontinental, qui donnera accès à l'Abitibi, et du Canadien Nord, qui dessert diverses régions de l'ouest québécois. Mais l'étatisation des grands réseaux dans les années 1920 et la localisation à Montréal de la société chargée de les administrer, aux côtés du Canadien Pacifique, confirmeront le rôle de la ville comme capitale du chemin de fer. Elle le restera encore pendant près d'un demi-siècle, jusqu'à ce que le transport ferroviaire lui-même ne finisse par s'effondrer.

## Les liaisons aériennes

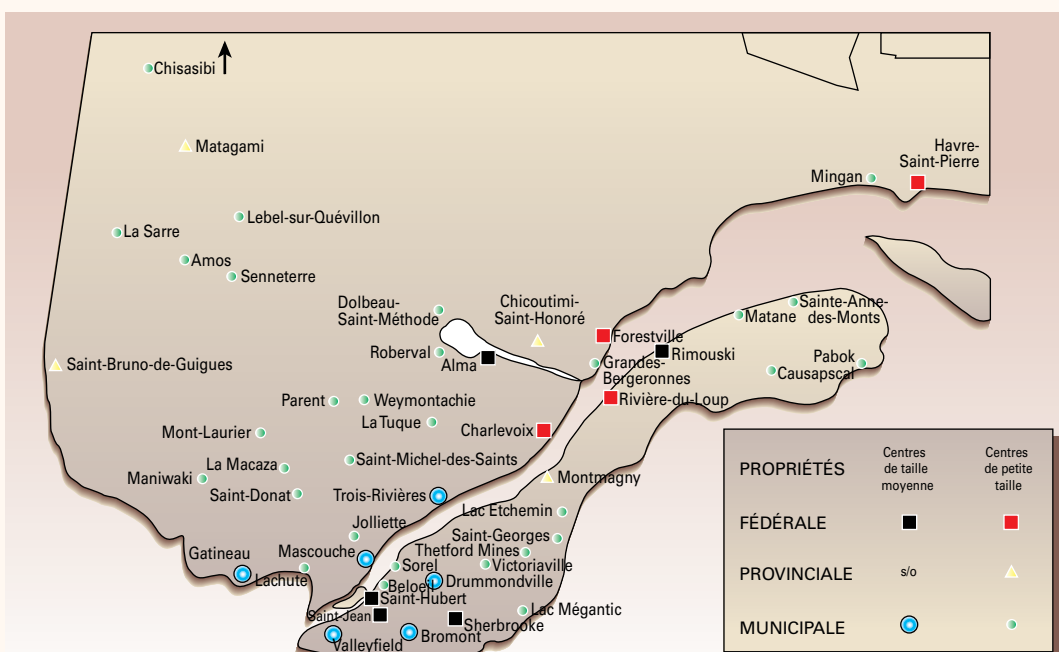
Au XX<sup>e</sup> siècle, la ville utilisera aussi d'autres moyens de communication, dont l'impact dans le paysage sera plus localisé, mais néanmoins important. Avec le développement de l'aviation, des aéroports sont créés qui unissent les différents centres entre eux et avec l'extérieur. Au début, il ne s'agit encore que de simples équipements construits en périphérie des villes. Mais dès la fin des années 1950, ils deviennent plus importants, annonçant le rôle que prendra bientôt les liaisons aériennes dans le transport de masse.

Le plus connu et aussi le plus imposant, celui de Dorval, se compare déjà avantageusement avec ceux des grandes villes canadiennes et américaines. Bénéficiant d'une position géographique favorable à l'extrémité ouest de l'île de Montréal, dont il est éloigné cependant d'une vingtaine de kilomètres, son site laisse déjà entrevoir des difficultés de croissance, reliées au développement résidentiel qui l'entoure. Le deuxième en importance, celui de Lorette à Québec, a une fonction plus régionale. Construit au nord-ouest de Sainte-Foy, dans un secteur encore agricole, il n'est pas soumis aux mêmes pressions de croissance, puisque la population ici est moins nombreuse. D'autres villes sont également pourvues de telles infrastructures. Aucune, cependant, n'a l'ampleur des précédentes. Leurs fonctions étant plus régionales, elles sont à la mesure des populations qu'elles desservent.

La croissance économique des années 1960, associée à l'accroissement du trafic aérien et surtout de la taille des transporteurs, conduiront à de nouveaux aménagements, beaucoup plus importants. Les plus vastes ont pour site la région de Montréal où, dès les années 1970, apparaît un deuxième aéroport international, celui de Mirabel. Construit au cœur du bassin laitier du nord de Montréal, il entraînera la disparition de tout un vaste espace agricole réputé pour son opulence. En même temps, on agrandit et modernise les aéroports existants et on améliore leur accès.



Illustré et adapté par C. El Ghernati



Illustré et adapté par C. El Ghernati

Enfin, on crée de nouvelles lignes aériennes, qui étendent cette fois les liaisons à l'ensemble du territoire québécois. Toutefois, avec la crise économique des années 1980 et surtout 1990, cette géographie est de nouveau modifiée, au détriment cette fois des régions, qui voient leurs services diminuer. Ajoutée à la fermeture de plusieurs villes minières, sur la Côte-Nord et en Abitibi notamment, cette situation entraîne une redéfinition des liaisons aériennes, dont souffre également les grands centres, de plus en plus concurrencés par ceux de l'ouest du pays.

**LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES.**  
Ministère des Transports, Québec : réseau aéroportuaire québécois. Réseau local, 1995.

## Bien d'autres influences

Enfin, parce qu'elle domine aussi les réseaux de communication et de télécommunication, et qu'elle est au cœur de toutes les grandes décisions, la ville exerce d'autres influences qui confirment son rôle dans la définition de la société. L'un des principaux lieux d'expression de ce pouvoir est dans l'habitat lui-même, qui devient partout de plus en plus semblable, quel que soit le lieu d'observation.

Cette influence, la ville l'exerce d'abord par sa présence qui devient souvent source d'inspiration pour les campagnes environnantes. Et l'on sait à cet égard le rôle joué par la ville dans les projets modernistes des édiles municipales au XIX<sup>e</sup> siècle. Trottoirs en pierre, macadam, éclairage de rues, services d'incendie, tous dérivent d'un idéal urbain auquel on veut s'associer et qu'on relie ici fortement à l'idée de progrès.

Avec le temps, cette influence deviendra plus nette encore, grâce à des législations qui finiront par diffuser partout dans le territoire des principes urbains d'aménagement. Notable déjà au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'adoption de règlements destinés aux villages, mais calqués sur ceux des villes, cette influence s'accroîtra au XX<sup>e</sup> siècle, notamment à partir des années 1960, alors que l'État devient plus présent dans le développement québécois. Il en résultera des principes nouveaux d'aménagement auxquels seront soumises désormais toutes les communautés rurales. La campagne reste bien sûr, mais avec des traits qui rappellent de plus en plus ceux des villes.

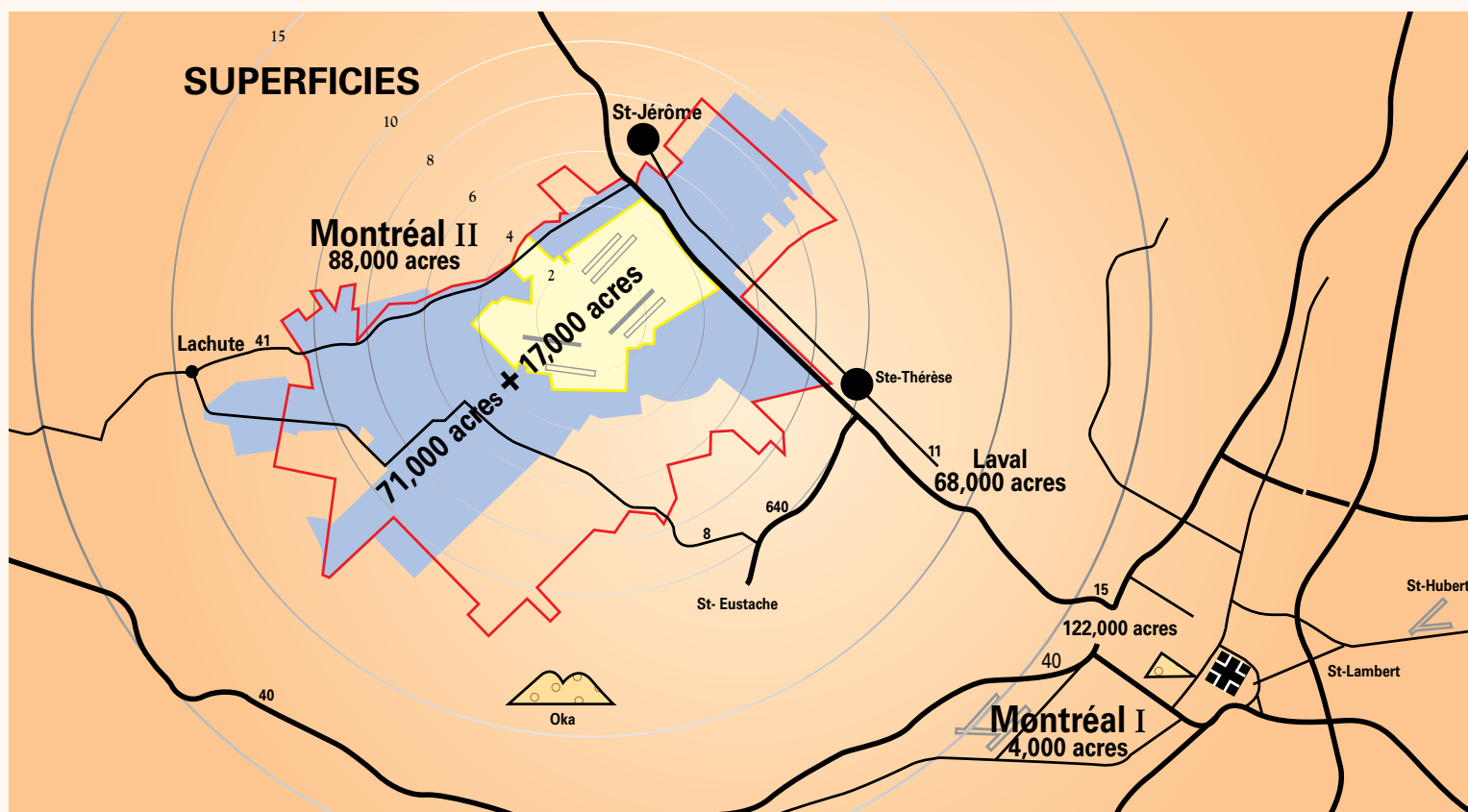


SAINTE-SCHOLASTIQUE, QUÉBEC, 1969.

Transports Canada, *Le Canada va de l'avant... Le nouvel aéroport international de Montréal à Mirabel, Québec*, 23 p.

### ZONE D'EXPROPRIATION AUTOUR DE L'AÉROPORT DE MIRABEL.

Transports Canada, *Le Canada va de l'avant... Le nouvel aéroport international de Montréal à Mirabel, Québec*, 23 p.



Illustré et adapté par C. El Ghernati

# Bibliographie\*

- ANONYME, *Personnel de l'École d'agriculture de 1859-1912*, Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Archives de la Côte-du-Sud.
- ANONYME (1914), *The Fish and Game Clubs of the Province of Quebec*, Québec, Ministry of Colonization, Mines and Fisheries.
- ARMSTRONG, Christopher, et H. V. Nelles (1988), *Monopoly's Moment, the Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*. Toronto, University of Toronto Press.
- ARMSTRONG, Robert (1984), *Structure and Change : an Economic History of Quebec*, Toronto, Gage Publishing Limited.
- BAGROW, Leo (1964), *History of Cartography*, revu et augmenté par R.A. Skelton, Cambridge, Harvard University Press.
- BÉLANGER, Jules, Marc Desjardins, Yves Frenette, avec la collaboration de Pierre Dansereau (1981), *Histoire de la Gaspésie*, Montréal et Québec, Boréal Express et Institut québécois de recherche sur la culture.
- BÉLANGER, Marcel (1991), « Que sont devenues les campagnes ? », dans Bernard Vachon (dir.), *Québec rural dans tous ses états*, Montréal, Boréal, p. 55-63.
- BELLAVANCE, Claude (1995), « Réseaux, territoires et électricité : la dynamique spatiale du processus d'électrification du Québec méridional », dans Serge Courville et Normand Séguin (dir.), *Espace et culture/Space and Culture*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval (coll. « Géographie historique »), p. 393-404.
- BELLAVANCE, Claude (1994), *Shawinigan Water and Power, 1898-1963. Formation et déclin d'un groupe industriel au Québec*, Montréal, Boréal.
- BÉRUBÉ, Pierre (1993), *L'organisation territoriale du Québec*, Québec, Les Publications du Québec.
- BLANCHARD, Raoul (1960), *Le Canada français. Province de Québec*, Montréal, Librairie Arthème Fayard (Canada).
- BLANCHARD, Raoul (1953), *L'ouest du Canada français*, « Province de Québec », Montréal, Beauchemin.
- BLANCHARD, Raoul (1950), *La Mauricie*, Trois-Rivières, Bien public.
- BLANCHARD, Raoul (1947), *Le Centre du Canada français*, « Province de Québec », Montréal, Beauchemin.
- BLANCHARD, Raoul (1935), *L'est du Canada français*, « Province de Québec », Montréal, Beauchemin, 2 vol.
- BOUCHARD, Gérard (1996), *Quelques arpents d'Amérique. Population, économie, famille au Saguenay, 1838-1971*, Montréal, Boréal.
- BOUCHETTE, Joseph (1832), *A topographical dictionary of the province of the Lower Canada*, Londres, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman.
- BOUCHETTE, Joseph (1832), *The British Dominions in North America ; or a topographical and statistical description of the provinces of Lower Canada and Upper Canada, Nova Scotia, The Islands of Newfoundland, Prince Edward and Cape Breton, including considerations on land-granting and emigration, to which are annexed statistical tables and tables of distances etc.*, Londres, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman, 2 vol.
- BOUCHETTE, Joseph (1831), *Statistical tables of the Province of Lower Canada, accompanying the topographical map thereof [...]*, Londres, Thomas Davison, Whitefriars.
- BOUCHETTE, Joseph (1815), *Description topographique de la province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut-Canada, et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*, Londres, William Faden.
- BOUDREAU, Claude (1994), *La cartographie au Québec, 1760-1840*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- BOUDREAU, Claude (1986), *L'analyse de la carte ancienne, essai méthodologique : la carte du Bas-Canada de 1831, de Joseph Bouchette*, Québec, Centre d'études sur la langue, les arts et les traditions populaires des francophones en Amérique du Nord (coll. « Rapports et mémoires de recherche du CÉLAT », n° 7).
- BRIÈRE, Jean-François (1990), *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Fides.
- BROC, Numa (1986), *La géographie de la Renaissance*, Paris, Éditions du CYHS.
- BROSSARD, Jacques, et al. (1970), *Le territoire québécois*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- BROWN, Lloyd A. (1977), *The Story of Maps*, New-York, Dover Publication.
- BRUN, Henri (1992), « Le territoire du Québec : à la jonction de l'histoire et du droit constitutionnel », *Les Cahiers de droit*, vol. 33, n° 3, p. 927-943.
- BRUN, Henri (1974), *Le territoire du Québec, six études juridiques*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- BUISSERET, David (1991), *Mapping the French Empire in North America*, Chicago, Newberry Library.
- BURDEN, Philip D. (1996), *The Mapping of North America: a List of Printed Maps 1511-1670*, Rickmansworth, Raleigh Publications.
- CAMU, Pierre (1996), *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, Montréal, Hurtubise HMH.
- CANADA, DEPARTMENT OF THE INTERIOR, DOMINION WATER POWER AND RECLAMATION SERVICE (1917), *Central Electric Stations/Electric Power Statistics*, Ottawa, Imprimeur de la Reine.
- Cartes et figures de la terre* (1980), [Exposition réalisée par le Centre de création industrielle en collaboration avec la Bibliothèque publique d'information et al.], Paris, Centre Georges Pompidou, Centre de création industrielle.
- Cartographies* (1985), Montréal, Les Presses de l'université de Montréal (coll. « Études françaises », n° 21, 2).
- CHARBONNEAU, André, Yvon Desloges, et Marc LaFrance (1982), *Québec ville fortifiée, du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Québec, Éditions du Pélican et Parcs Canada.
- CHARLEVOIX, Pierre-François-Xavier de (1744), *Histoire et description générale de la Nouvelle-France, avec le journal historique d'un voyage fait dans l'Amérique septentrionale*, Paris, Nyon fils, 3 vol.
- CHARROIS, Geneviève (1990), *Gaspard Chaussegros De Lery ; 1682-1756, l'homme, l'ingénieur militaire, son travail pour la ville de Québec*, Mémoire de maîtrise, Université de Bourgogne, Dijon.
- COURVILLE, Serge (dir.) (1996), *Population et territoire*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval (coll. « Atlas historique du Québec »).
- COURVILLE, Serge (1985), « Le développement québécois : de l'ère pionnière aux conquêtes post-industrielles », *Le Québec Statistique, Édition 1985-1986*, Québec, Les Publications du Québec, p. 37-55.
- COURVILLE, Serge (dir.) (1984), *Itinéraire toponymique du Saint-Laurent, ses rives et ses îles*, Québec, Commission de toponymie.
- COURVILLE, Serge (dir.) (1984), « Rangs et villages du Québec : perspectives géohistoriques », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, n° 73-74.
- COURVILLE, Serge (1983), « Espace, territoire et culture en Nouvelle-France : une vision géographique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 37, n° 3, p. 417-429.



- COURVILLE, Serge (1981) « Contribution à l'étude de l'origine du rang au Québec : la politique spatiale des Cent-Associés », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 25, n° 65, p. 197-236.
- COURVILLE, Serge (dir.), Jacques Crochetière, Philippe Desaulniers et Joanne Noël (1988), *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIX<sup>e</sup> siècle (1825-1861)*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- COURVILLE, Serge, et Serge Labrecque (avec la collaboration de Jacques Fortin) (1988), *Seigneuries et fiefs du Québec. Nomenclature et cartographie*, Québec, Centre d'études sur la langue, les arts et les traditions populaires des francophones en Amérique du Nord (coll. « Outils de recherche », n° 3).
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin (1995), *Le pays laurentien au XIX<sup>e</sup> siècle : les morphologies de base*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval (coll. « Atlas historique du Québec »).
- COURVILLE, Serge, et Normand Séguin (1989), *Le monde rural québécois au XIX<sup>e</sup> siècle*, Ottawa, La Société historique du Canada (coll. « Brochure historique », n° 47).
- DAINVILLE, François de (1986), *La cartographie reflet de l'histoire*, Genève, Slatkine.
- DAINVILLE, François de (1964), *Le langage des géographes*, Paris, Picard.
- DALES, John Harkness (1957), *Hydroelectricity and Industrial Development in Quebec, 1898-1940*, Cambridge, Mass., Harvard University Press.
- DEBEIR, Jean-Claude, Jean-Paul Deléage et Daniel Hémerly (1986), *Les servitudes de la puissance : une histoire de l'énergie*, Paris, Flammarion.
- DECHÊNE, Louise (1974), *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Plon (coll. « Civilisations et mentalités »).
- DEFFONTAINES, Pierre (1953), « Le rang, type de peuplement du Canada français », *Cahiers de géographie*, n° 5.
- DELÂGE, Denys (1991), *Le pays renversé : Amérindiens et Européens en Amérique du Nord-Est, 1600-1664*, Montréal, Boréal.
- DENIS, Léo-Germain, et A. V. White/Commission de la Conservation du Canada (1911), *Les forces hydrauliques du Canada*. Ottawa, Mortimer.
- DENYS, Nicolas (1672), *Description géographique et historique des costes de l'Amérique Septentrionale. Avec l'histoire naturelle du Pais*, Paris, Claude Barbin, 2 tomes (Vol. 2 : *Description exacte de la Pesche des Molües...*).
- DÉPATIE, Sylvie, Mario Lalancette et Christian Dessureault (1987), *Contributions à l'étude du régime seigneurial canadien*, Montréal, Hurtubise HMH (coll. « Cahiers du Québec/Histoire », n° 88).
- DERRUAU, Max (1956), « À l'origine du "rang canadien" », *Cahiers de géographie du Québec*, nouvelle série, n° 1, p. 39-47.
- DICKINSON, John A., et Brian Young (1995), *Brève histoire socio-économique du Québec*, Sillery, Septentrion.
- DUGAS, Clermont (1981), *Un pays de distance et de dispersion*, Québec, Les Presses de l'Université du Québec.
- DUHAMEL DU MONCEAU, Henri-Louis (1769-1779), *Traité général des pesches et histoire des poissons qu'elles fournissent [...]*, Paris, Saillant & Nyon et Dessaint, 3 tomes.
- FARRELL, Barbara, et Aileen Desbarats (dir.) (1988), *Explorations in the History of Canadian Mapping : a Collection of Essays*, Ottawa, Association of Canadian Map Libraries and Archives.
- FAUCHER, Albert (1973), *Québec en Amérique. Essai sur les caractères économiques de la Laurentie*, Montréal, Fides.
- FORTIN, François (1714), *Traité de toute sorte de chasse et de pêche*, Amsterdam, s.é., 2 tomes.
- FORTIN, Gérald (1971), *La fin d'un règne*, Montréal, Hurtubise HMH.
- FORTIN, Jean-Charles, et Antonio Lechasseur (1993), *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- FRENETTE, Pierre, et al. (1996), *Histoire de la Côte-Nord*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval et Institut québécois de recherche sur la culture.
- GAFFIELD, Chad, et al. (1994), *Histoire de l'Outaouais*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- GANONG, William F. (1889), « The Cartography of the Gulf St-Lawrence, from Cartier to Champlain », *Transactions of the Royal Society of Canada*, sec. II.
- GARAND, Jean-Marc (1973), *Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772) cartographe, hydrographe, ingénieur du ministère de la Marine : sa vie, son œuvre, sa valeur historique*, Mémoire de maîtrise, Université de Montréal.
- GENTILCORE, R. Louis (dir.) (1993), *Atlas historique du Canada*, volume II : *La transformation du territoire, 1800-1891*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- GERMAIN, Georges-Hébert (1996), *Le génie québécois, histoire d'une conquête*, Montréal, Libre Expression.
- GINGRAS, Sylvain, et al. (1989), *Le club Triton*, Saint-Raymond de Portneuf, Les Éditions Rapides Blancs inc.
- GIRARD, Camil, et Normand Perron (1989), *Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- GOSS, John (1990), *The mapping of North America: three centuries of map-making 1500-1860*, Secaucus, N. J., Wellfleet Press.
- GOURDE, Gaétan (1980), *Étude cadre technique et économique ; les aboteaux, comté de Kamouraska*, Rimouski, Ministère de l'Agriculture.
- GREER, Allan (1985), *Peasant, Lord and Merchant, Rural Society in Three Quebec Parishes, 1740-1840*, Toronto, University of Toronto Press.
- HAMEL, Aubert (1963), « La récupération et la mise en valeur des alluvions maritimes du St-Laurent », *Agriculture*, 20, 3, p. 77-83.
- HAMELIN, Jean (dir.) (1976 et 1977), *Histoire du Québec*, Saint-Hyacinthe et Toulouse, Edisem et Privat.
- HAMELIN, Jean, et Yves Roby (1971), *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, Fides.
- HAMELIN, Louis-Edmond (1996), *Écho des pays froids*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- HAMELIN, Louis-Edmond (1993), *Le rang d'habitat : le réel et l'imaginaire*, Montréal, Hurtubise HMH.
- HAMELIN, Louis-Edmond (1989), « Rang, côte et concession au sens de "peuplement aligné" au Québec depuis le XVII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 42, n° 4, p. 519-543.
- HARDY, René (1996), *La sidérurgie dans le monde rural. Les hauts fourneaux du Québec au XIX<sup>e</sup> siècle*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval (coll. « Géographie historique »).
- HARDY, René, et Normand Séguin (1984), *Forêt et société en Mauricie : la formation de la région de Trois-Rivières, 1830-1930*, Montréal, Boréal Express.
- HARISSE, Henry (1872), *Notes pour servir à l'histoire, à la bibliographie et à la cartographie de la Nouvelle-France et des pays adjacents, 1545-1700*, Paris, Tross.
- HARLEY, J. Brian (1977), « America in Maps dating from 1500 to 1856 », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 67, p. 458-460.
- HARVEY, Paul D. A. (1980), *The History of Topographical Maps, Symbols, Pictures and Surveys*, Londres, Thames and Hudson.
- HATVANY, Matthew G. (1995), « Wedded to the Marshes : The Island's Early Settlers », *Guardian-Patriot*, 7 janvier, p. C5.
- HAYNE, J. E. G. (1806), *Éléments de topographie militaire ou instructions détaillées sur la manière de lever à vue et de dessiner avec promptitude les cartes militaires*, traduit de l'allemand, Paris, Maginel.
- HARRIS, Richard Colebrook (1968), *The Seigneurial System in Early Canada. A Geographical Study*, Québec et Madison, Les Presses de l'Université Laval et University of Wisconsin Press, 2<sup>e</sup> édition.
- HARRIS, Richard Colebrook, et Louise Dechêne (dir.) (1987), *Atlas historique du Canada*, volume I : *Des origines à 1800*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- HARRIS, Richard Colebrook, et John Warkentin (1974), *Canada Before Confederation, a Study in Historical Geography*, New York, Londres, Toronto, Oxford University Press.
- HEIDENREICH, Conrad E. (1988), « An Analysis of the 17th Century Map "Nouvelle France" », *Cartographica*, vol. 25, n° 3, p. 67-111.
- HEIDENREICH, Conrad E. (1982), « The French Mapping of North America », *The Map Collector*, n° 19, p. 2-11.
- HEIDENREICH, Conrad E. (1981), « Mapping the Great Lakes/ the Period of Imperial Rivalries, 1700-1760 », *Cartographica*, vol. 18, n° 3, p. 74-109.
- HEIDENREICH, Conrad E. (1976), « Explorations and Mapping of Samuel de Champlain (1603-1632) », *Cartographica*, vol. 13, suppl. 2 (coll. « Monographie », 17).
- HEIDENREICH, Conrad E., et Edward H. Dahl (1980), « A Critical Analysis of the North Part of America, a Facsimile Atlas of Early Canadian Maps », *Cartographica*, vol. 17, p. 2-11.
- HOGUE, Clarence, André Bolduc et Daniel Larouche (1979), *Québec, un siècle d'électricité*, Montréal, Libre expression.
- HUGHES, Thomas Parke (1983), *Networks of Power : Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

- IGARTUA, José Eduardo (1996), *Arvida au Saguenay : naissance d'une ville industrielle*, Montréal, McGill-Queen's University Press.
- JEAN, Bruno (1985), *Agriculture et développement dans l'est du Québec*, Québec, Les Presses de l'Université du Québec.
- JOLY, Fernand (1985), *La cartographie*, Paris, Presses Universitaires de France (coll. « Que-sais-je ? », n° 937).
- KEATES, J. S. (1982), *Understanding Maps*, New York, Halsted Press Book.
- KERR, Donald, et Deryck W. Holdsworth (dir.) (1990), *Atlas historique du Canada*, volume III : *Jusqu'au cœur du xx<sup>e</sup> siècle, 1891-1961*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- KERR, K. G. (1979), *Atlas historique du Canada*, Toronto, Neilson.
- KERSHAW, Kenneth A. (1993), *Early printed maps of Canada*, volume I : *1540-1703*, Ancaster, Ontario, Kershaw Publishing.
- KESTEMAN, Jean-Pierre (1988), *La ville électrique, un siècle d'électricité à Sherbrooke, 1880-1988*, Sherbrooke, Les éditions Olivier.
- KESTEMAN, Jean-Pierre (1985), *Une bourgeoisie et son espace : industrialisation et développement du capitalisme dans le district de Saint-François (Québec), 1823-1879*, Thèse de doctorat (histoire), Montréal, Université du Québec à Montréal.
- KESTEMAN, Jean-Pierre (avec la collaboration de Guy Boisclair et Jean-Marc Kirouac) (1984), *Histoire du syndicalisme agricole au Québec, UCC-UPA, 1924-1984*, Montréal, Boréal Express.
- KISH, Georges (1980), *La carte, image des civilisations*, Paris, Seuil.
- KISH, Georges (1978), *The Discovery and Settlement of North America, 1500-1865 : a Cartographic Perspective*, New-York, Harper and Row, 140 diapositives couleurs, 35 mm.
- KISH, Georges (s.d.), *History of Cartography*, Ann Arbor, University of Michigan, 200 diapositives couleurs, 35 mm.
- KLEMP, Egon (comp.) (1976), *America in maps dating from 1500 to 1856*, New York, Holmes and Meier.
- KONVITZ, Joseph W. (1987), *Cartography in France, 1660-1848, Science, Engineering and Statecraft*, Chicago, University of Chicago Press.
- KUPCIK, Yvan (1981), *Cartes géographiques anciennes : évolution de la représentation cartographique du monde, de l'Antiquité à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Grund.
- LABERGE, Alain (dir.) (1993), *Histoire de la Côte-du-Sud*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- La Gazette des Campagnes*, Archives de la Côte-du-sud.
- LASERRE, Jean-Claude (1980), *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Montréal, Hurtubise HMH.
- LAURIN, Serge (1989), *Histoire des Laurentides*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- LAVOIE, Yolande (1972), *L'émigration des Canadiens aux États-Unis avant 1930. Mesure du phénomène*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.
- LEBON, Wilfrid (1949), *Histoire du Collège de Sainte-Anne-de-la-Pocatière : le second demi-siècle 1877-1927*, Québec, Charrier & Dugal.
- LEMIEUX, Germain (1982), *La vie paysanne, 1860-1900*, Ottawa, Les Éditions Prise de parole, Les Éditions FM.
- LÉPINE, Pierre (1994), *Cartes anciennes, cartes originales ou reproduites [conservées à la Bibliothèque nationale du Québec à Montréal]*, Montréal, Bibliothèque nationale du Québec.
- LÉPINE, Pierre, et Josée Berthelette (1985), *Documents cartographiques depuis la découverte de l'Amérique jusqu'à 1820: inventaire sommaire*, Montréal, Bibliothèque nationale du Québec.
- LÉPINE, Pierre, et Michel Godin (1990), *Inventaire des cartes et plans sur microfiches NMC [Archives nationales du Canada] disponibles à la section des cartes [de la BNQ]*, Montréal, Bibliothèque nationale du Québec, 8 vol.
- LÉTOURNEAU, Firmin (1950), *Histoire de l'agriculture (Canada français)*, Montréal, L'Imprimerie populaire.
- LÉTOURNEAU, Marcel (1959), « Les battures de la rive sud et les aboiteaux », *Monographie agricole*, Québec, Université Laval.
- LEWIS, Malcolm (1980), « Changing national perspectives and the mapping of the Great Lakes between 1755-1795 », *Cartographica*, vol. 17, n° 3, p. 1-31.
- LIBAULT, André (1968), *Histoire de la cartographie*, Paris, Chaix.
- LINDSEY, J. B., et B. K. Jones (1898), « The Feeding Value of Salt Marsh Hay », *Hatch Experiment Station of the Massachusetts Agricultural College*, 52, p. 3-48.
- LINTEAU, Paul-André (1992), *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal.
- LINTEAU, Paul-André, René Durocher et Jean-Claude Robert (1989), *Histoire du Québec contemporain*, Montréal, Boréal Express, 2 vol.
- LITTLE, John Irvine (1991), *Crofters and Habitants. Settler, Society, Economy, and Culture in a Quebec Township, 1848-1881*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press.
- LUMMY, Robert M. (1961), *Early maps of North America*, Newark, N. J., New Jersey Historical Society.
- MacKAY, D., et A. V. Wilson, (1978), « Mapping Canada History », *Canadian Cartographer*, n° 15, p. 13-22.
- MARTIN, Paul-Louis (1990), *La chasse au Québec*, Montréal, Boréal.
- MARTIN, Paul-Louis, et Gilles Rousseau (1978), *La Gaspésie de Miguasha à Percé*, Québec, Librairie Beauchemin et Éditeur officiel du Québec.
- MATHIEU, Jacques (1991), *La Nouvelle-France. Les Français en Amérique du Nord XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris et Sainte-Foy, Éditions Belin et Les Presses de l'Université Laval (coll. « Histoire Belin Sup »).
- McCALLUM, John (1980), *Unequal Beginnings : Agriculture and Economic Development in Quebec and Ontario until 1870*, Toronto, University of Toronto Press.
- McNEIL, Kent (1982), *Native Rights and the Boundaries of Rupert's Land and the North-Western Territory*, Saskatoon, University of Saskatchewan Native Law Center, Studies in Aboriginal rights, n° 4.
- McNICOLL, Claire (1993), *Montréal. Une société multiculturelle*, Paris, Belin.
- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES (Québec) (1983), Service du cadastre, *Seigneuries*, 12 feuilles, échelle de 1 :200 000.
- MOLLAT DU JOURDAIN, Michel, et Monique De La Roncière (1984), *Les portulans, cartes marines du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle*, Fribourg, Office du livre.
- MORISSET, Michel (1987), *L'agriculture familiale au Québec*, Paris, L'Harmattan.
- MORISSONNEAU, Christian (1978), *Le langage géographique de Cartier et de Champlain : choronymie, vocabulaire et perception*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- MORISSONNEAU, Christian (1978), *La terre promise : le mythe du Nord québécois*, Montréal, Hurtubise HMH.
- OLSON, Sherry, et Patricia Thornton (1991), « Familles montréalaises du XIX<sup>e</sup> siècle : trois cultures, trois trajectoires », *Cahiers québécois de démographie*, vol. 21, n° 2, p. 51-75.
- OUELLET, Fernand (1966), *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1860*, Montréal, Fides.
- NORMAND, France (1997), *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- PARADIS, Alexandre (1984), *Kamouraska (1674-1948)*, Kamouraska, s.é.
- PORTINARO, Pierluigi, et Franco Knirsch (1987), *The cartography of North America 1500-1800*, New York, Facts on File.
- PRITCHARD, James S. (1979), « Early French Hydrographic Surveys in the Saint Lawrence River », *International Hydrographic Review*, LVI (1), p. 126-133.
- REED, Austin, et Gaston Moisan (1971), « The Spartina Tidal Marshes of the St. Lawrence Estuary and their Importance to Aquatic Birds », *Le Naturaliste canadien*, 98, p. 905-921.
- ROBERT, Jean-Claude (1994), *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global et Libre Expression.
- ROBINSON, Arthur H. (1982), *Early Thematic Mapping in the History of Cartography*, Chicago, The University of Chicago Press.
- ROBY, Yves (1976), *Les Québécois et les investissements américains, 1918-1929*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- ROY, Jean, et Daniel Robert (1993), *Le diocèse de Nicolet. Populations et territoires, 1851-1991*, Université du Québec à Trois-Rivières, Centre d'études québécoises.
- ROY, J. Edmond (1895), « La cartographie et l'arpentage sous le Régime français », *Bulletin des recherches historiques*, vol. 1, p. 17-20, 30-40, 49-56.
- RUGGLES, Richard (1977), « Research on the History of Cartography and Historical Cartography of Canada : Retrospect and Prospect », *Canadian Surveyor*, vol. 31, p. 25-33.
- SAINT-HILAIRE, Marc (1996), *Peuplement et dynamique migratoire au Saguenay, 1840-1960*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- SAINT-PIERRE, Diane (1994), *L'évolution municipale du Québec des régions. Un bilan historique*, Sainte-Foy, Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.
- SAINT-YVES, Maurice (1982), *Atlas de géographie historique du Canada*, Boucherville, Les Éditions françaises.

- SAMSON, Roch (1996), *Histoire de Lévis-Lotbinière*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- SAMSON, Roch (1984), *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX<sup>e</sup> siècle*, Ottawa, Parcs Canada.
- SCHMOUTH, J.-D. (1942), « Mise en culture des terrains envahis par les eaux salées », dans « Endiguements ou aboiteaux », *La Gazette des Campagnes*, 15 septembre, p. 152-154.
- SCHMOUTH, J.-D., lettre à Ludger Dumais, prêtre, 11 mars 1916, Archives de la Côte-du-sud, 141-xxiii.
- SCHWARTZ, Seymour I., et Ralph E. Ehrenberg (1980), *The mapping of America*, New York, Harry N. Abrahams.
- SÉGUIN, Normand (1982), « L'agriculture de la Mauricie et du Québec, 1850-1950 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 35, n° 4, p. 537-562.
- SÉGUIN, Normand (1977), *La conquête du sol au 19<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Boréal Express.
- SÉGUIN, Normand, et al. (1980), *Agriculture et colonisation au Québec. Aspects historiques*, Montréal, Boréal Express (coll. « Études d'histoire du Québec », n° 9).
- SHIELD, James Gordon (1980), *The Murray Map Cartographically Considered*, Mémoire de maîtrise, Université Queen's, Kingston.
- SHIPTON, Nathaniel (1967), « General Murray's Map of the St-Lawrence », *The Cartographer*, vol. 4, n° 2, p. 93-101.
- SMITH, David C., Victor Konrad, Helen Koulouris et Edward Hawes (1989), « Salt Marshes as a Factor in the Agriculture of Northeastern North America », *Agricultural History*, 63, 2, p. 270-294.
- THÉBERGE, Guy (1984), *Qui se souvient de « La Gazette Des Campagnes » ?*, Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Société historique de la Côte-du-Sud.
- THOMSON, Don W. (1966), *L'homme et les méridiens, histoire de l'arpentage et de la cartographie au Canada*, Ottawa, Ministère des Mines et Relevés techniques, vol. 1.
- TOOLEY, R. V. (1979), *Tooley's Dictionary of Mapmakers*, New-York et Amsterdam, A. R. Liss et Meridian Pub. Co.
- TOOLEY, R. V. (1980), *The mapping of America*, Londres, Holland Press.
- TRIGGER, Bruce G. (1990), *Les Indiens, la fourrure et les Blancs. Français et Amérindiens en Amérique du Nord*, Montréal, Boréal et Seuil.
- TRUDEL, Marcel (1974), *Les débuts du régime seigneurial au Canada*, Montréal, Fides (coll. « Fleur de Lys »).
- TRUDEL, Marcel (1973), *Le terrier du Saint-Laurent en 1963*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa (coll. « Cahiers du Centre de recherche en civilisation canadienne-française », n° 6).
- TRUDEL, Marcel (1971), *Initiation à la Nouvelle-France*, Montréal et Toronto, Holt, Rinehart et Winston.
- TRUDEL, Marcel (1968), *Atlas de la Nouvelle-France*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- TRUDEL, Marcel (1967), *Le régime seigneurial*, Ottawa, La Société historique du Canada (coll. « Brochure historique », n° 6).
- UNIVERSITÉ LAVAL, BIBLIOTHÈQUE, CARTOTHÈQUE, [Base de données CARTO: catalogue informatisé des cartes anciennes], s.d.
- VALLIÈRES, Marc (1989), *Des mines et des hommes. Histoire de l'industrie minière québécoise des origines au début des années 1980*, Québec, Les publications du Québec.
- VERNER, Coolie, et Basil Stuart-Stubbs (1979), *The Northpart of America*, Toronto, Academic Press Canada Limited.
- VINCENT, Odette (dir.) (1995), *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.
- VOISINE, Nive, et al. (1971), *Histoire de l'Église catholique au Québec, 1608-1970*, Montréal, Fides.
- WIEN, Thomas (1990), « "Les travaux pressants". Calendrier agricole, assolement et productivité au Canada au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 43, n° 4, p. 535-558.