Document généré le 1 juin 2025 11:11

Revue d'histoire de l'Amérique française

LACHANCE, Cédrik, Charny. *Histoire d'une collectivité ferroviaire* (Sainte-Foy, Les Éditions La Liberté, 1997), 258 p.

France Normand

Volume 52, numéro 1, été 1998

URI : https://id.erudit.org/iderudit/005556ar
DOI : https://doi.org/10.7202/005556ar

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

Normand, F. (1998). Compte rendu de [LACHANCE, Cédrik, Charny. *Histoire d'une collectivité ferroviaire* (Sainte-Foy, Les Éditions La Liberté, 1997), 258 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, *52*(1), 110–111. https://doi.org/10.7202/005556ar

Tous droits réservés © Institut d'histoire de l'Amérique française, 1998

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

LACHANCE, Cédrik, *Charny. Histoire d'une collectivité ferroviaire* (Sainte-Foy, Les Éditions La Liberté, 1997), 258 p.

Dans un ouvrage de vulgarisation publié grâce au soutien du conseil municipal, Cédrik Lachance retrace l'histoire de Charny depuis ses origines jusqu'à nos jours. La monographie est divisée en quatre parties, qui correspondent aux grandes phases de la mise de valeur du territoire. Après avoir signalé le caractère tardif de l'enracinement de la population dans la concession de la Hêtrière (le berceau de Charny), l'auteur rappelle les conditions particulières qui président à l'affirmation de sa vocation agricole tout au long du XIXe siècle. Une deuxième période de développement s'enclenche, en 1879, avec l'arrivée de l'Intercolonial. Chaudière Junction s'élève rapidement au rang des principaux centres de transbordement, de service et de ravitaillement des locomotives à vapeur de la province, pour ensuite acquérir, dès le tournant du siècle, le statut de tête de division. L'essor de l'activité ferroviaire a non seulement modifié le paysage et bouleversé l'organisation de l'espace charnycois, il a aussi profondément marqué la petite communauté rurale qui s'engage dès lors dans l'ère industrielle. C'est la troisième partie, consacrée aux années 1916-1957, qui représente le cœur de l'ouvrage. On y explique comment l'omniprésence du rail a pu transformer le mode de vie de la population et façonner la culture ouvrière, faisant de Charny un véritable «village ferroviaire». Le déclin du transport par train, à compter des années 1960, devait provoquer l'effritement des cohésions de base et la perte d'importants repères identitaires. L'ouverture du pont Pierre-Laporte entraînera bientôt la reconversion de la municipalité de Charny en banlieue résidentielle de Québec.

Dédié au grand public, l'ouvrage n'en demeure pas moins une contribution intéressante à la connaissance des petites villes mono-industrielles. En considérant l'ampleur et la nature du trafic ferroviaire et, plus largement, en tentant de mieux cerner les modalités de l'insertion de Charny dans le circuit des échanges, l'auteur aurait pu en étendre davantage la portée.

Centre interuniversitaire d'études québécoises
Université du Québec à Trois-Rivières
FRANCE NORMAND