

### Les études supérieures à McGill, de ses débuts à nos jours

Deux volumes intitulés *McGill University Thesis Directory* (Répertoire des thèses et mémoires présentés à l'Université McGill) viennent de paraître; ils constituent un répertoire couvrant les années 1881 à 1973 et contiennent une liste des 10 500 thèses et mémoires acceptés par McGill et rédigés par des candidats visant un diplôme d'études supérieures. Ce total représente quelque 14% des 74 000 thèses présentées au Canada durant cette période.

On est impressionné non seulement par la masse des recherches effectuées au cours des premières années à McGill, mais aussi par les thèmes abordés.

Le premier mémoire en vue d'une maîtrise ès arts fut accepté en 1896. Son auteur, un diplômé en droit de McGill, l'avait intitulé *L'abolition de la peine capitale selon la philosophie hégélienne*. En 1905, un candidat à la maîtrise étudiait l'histoire de la société québécoise au XVII<sup>e</sup> siècle dans un mémoire intitulé *Quebec in the seventeenth century, a study in social history*; en 1906, Walter Brown recevait sa maîtrise en présentant *Socialism in British Columbia* (Le socialisme en Colombie-Britannique), et en 1909, Mary J. Eaton, qui était loin d'être la première femme à obtenir un grade de maîtrise à McGill, consacra son mémoire à l'élément satirique dans les oeuvres des romancières anglaises depuis Miss Burney jusqu'à George Eliot. La même année, une autre étude fut consacrée à la peine capitale et, en 1913, Margaret C. Going (élue plus tard membre de la Chambre des représentants des États-Unis), s'attaquait à la question des prisons et de leur réforme, notamment aux États-Unis.

Une thèse, présentée en 1920, traitait du statut des femmes dans la province de Québec et une autre, présentée en 1930, était consacrée à la situation des Noirs au Canada.

La première thèse acceptée par le département de français, en 1906, était consacrée à Gérard de Nerval. Orville S. Tyndale, nommé plus tard adjoint au juge en chef de la Cour suprême du Québec et huitième chancelier de l'Université McGill, avait intitulé sa thèse *François Villon et la poésie lyrique en France au XV<sup>e</sup> siècle*. Toutefois ce

n'est qu'entre les deux grandes guerres que des thèmes québécois tels que *Les origines du journalisme canadien-français* (1930) firent leur apparition au département de français.

*(Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser à M. Andrew Allen, directeur du bureau de l'information de McGill.)*

### Colloque sur la syntaxe et la sémantique: une première au Québec

Du 30 août au 2 septembre avait lieu à l'Université du Québec à Montréal (UQAM) un colloque sur la syntaxe et la sémantique.

Ce vieux rêve des professeurs du département de linguistique s'est enfin réalisé grâce à la collaboration financière de l'UQAM, du Conseil des Arts du Canada, du ministère de l'Éducation ainsi que de la Coopération France-Québec.

Les échanges entre linguistes de différents pays ne sont pas chose nouvelle. C'était toutefois une innovation au Québec que de réunir ces professionnels pour un colloque d'une durée de quatre jours.

Près de 70 participants se sont inscrits le 31 août dernier, provenant de France, des États-Unis, du Canada. Parmi les invités d'honneur, quelques spécialistes de réputation internationale dont Joseph Emonds de Los Angeles et Jean-Paul Boons du Laboratoire d'automatique documentaire et linguistique de France.

Nettement orientées vers la recherche fondamentale, les 26 communications présentées ont fait du colloque un lieu de débat théorique sur les principales questions de l'heure.

Fait important à souligner: six professeurs du département de linguistique ont publié et distribué dès le premier jour du colloque un manifeste sur la langue parlée au Québec. "Nous sommes un groupe de linguistes, écrivent-ils; autrement dit, notre métier est l'étude scientifique des langues à partir des faits de parole observés dans une communauté linguistique donnée... Ces dernières années, nous avons constaté avec étonnement la multiplication des jugements sur le "mauvais état" de la langue parlée au Québec. Nous nous sommes tus trop longtemps. Ces énoncés n'ont aucun fondement objectif et constituent un véritable danger social et politique; c'est pour-

quoi en tant que linguistes et en tant que Québécois, nous sentons la nécessité d'y répondre".

(Dans une parution ultérieure, nous reviendrons sur ce manifeste.)

### Le Prairie Dog Central reprend le rail

Le *Prairie Dog Central*, une locomotive à vapeur d'autrefois, offre l'une des plus populaires excursions touristiques de Winnipeg, la capitale du Manitoba.

Le *Prairie Dog* ne se borne pas à transporter les visiteurs de Winnipeg à Grosse Isle, mais il leur offre aussi un retour dans le passé.

Les passagers plus âgés se souviennent de l'époque, pas tellement lointaine, où les locomotives à vapeur comme le *Prairie Dog* allaient jusqu'aux plages de Winnipeg et de Grand-Maraïs, ce qui donnait l'occasion aux citoyens de fuir la chaleur estivale de la ville.

Les enfants sont fascinés par l'authenticité des quatre wagons en bois, de l'engin actionné au charbon et du fourgon de queue. L'intérieur des wagons est en beau chêne, noyer et acajou ce qui recrée l'ambiance d'autrefois. Les fauteuils sont rustiques mais confortables.

Le train est loué et exploité par la *Vintage Locomotive Society*, un organisme à but non lucratif regroupant 20 membres dans la région.

### Construction d'un tunnel routier

Le ministre des Transports, a annoncé que son ministère accorderait une subvention de 2 360 050 \$ pour la construction d'un tunnel routier à la future intersection du chemin Santa Rosa et des voies du Canadien-national à Edmonton (Alberta). Le solde du coût de ce projet de 4 720 100 \$, dont la construction doit commencer cette année, sera versé par la ville d'Edmonton.

Ce tunnel recevra la circulation routière sous huit voies de chemin de fer; il s'y trouve suffisamment d'espace pour deux autres voies qui serviront à des trains de banlieue rapides.

Le trafic ferroviaire est maintenant de trente trains par jour. On prévoit que la circulation routière atteindra 15 000 véhicules par jour en 1977; ce chiffre passera à 35 000 en 1985.