

Bulletin du RCHTQ

*Regroupement des chercheurs-chercheuses en
histoire des travailleurs et travailleuses du Québec*



Le Bulletin du Regroupement des chercheurs-chercheuses en histoire des travailleurs et travailleuses du Québec (RCHTQ) est publié deux fois l'an. Fondé en 1972 par un noyau de chercheurs intéressés à développer l'histoire ouvrière, le RCHTQ publie son Bulletin depuis 1974.

Conseil d'administration : Georges Massé (président et professeur à l'Université du Québec à Trois-Rivières), Jacques Rouillard (secrétaire-trésorier et professeur à l'Université de Montréal), Marc Comby (responsable de l'édition du Bulletin).

Abonnement : (2 numéros par année):

Individu : \$ 15.00

Institution : \$ 20.00

(Les anciens numéros sont disponibles au coût de \$7.00 le numéro)

Paiement par chèque au nom du RCHTQ

Adresse : RCHTQ , Département d'histoire, Université de Montréal,
C.P. 6128,succursale Centre-Ville, Montréal, H3C 3P8.

Envoi de manuscrit, d'information ou d'annonce d'évènement: la même adresse
(de préférence sur disquette Word Perfect ou Word accompagné d'une sortie papier).

Site internet : <http://www.hist.umontreal.ca/u/ftthq/home1.html>

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 1187-6484

Bulletin du RCHTQ

Le Bulletin du Regroupement des chercheurs-chercheuses en histoire des travailleurs et travailleuses du Québec

Volume 30, numéro 2, (80), automne 2004

ARTICLES

- 4 Le Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) et les lois des accidents du travail, 1886-1931
Jean-Claude Dionne
- 23 Le Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) et la question de la municipalisation des tramways de 1900 à 1930
Jonathan Lessard

LA VITRINE DU LIVRE

- 40 *La liberté du pauvre, crime et pauvreté au XIXe siècle québécois*, Montréal, VLB éditeur, 2004
Jean-Marie Fecteau

Le Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) et les lois des accidents du travail, 1886-1931

Jean-Claude Dionne
Département d'histoire
Université de Montréal

D'inspiration britannique et américaine, les premières associations de travailleurs au Canada et au Québec au XIXe siècle seront, très tôt, sollicitées pour joindre les rangs des syndicats américains qui vont alors changer de nom et adopter une désignation internationale. La majorité de ces organisations recrutent des travailleurs spécialisés qu'elles regroupent dans des syndicats de métier. Elles sont très peu actives auprès des travailleurs non spécialisés et auprès des travailleuses qui ne jouissent pas d'un bon rapport de force. L'idéologie des unions de métier est la promotion économique de leurs membres en utilisant la négociation collective, la grève et une action de représentation auprès des pouvoirs publics. Conscientes de leur faiblesse et désireuses d'augmenter leur influence et obtenir des lois favorables aux travailleurs, ces syndicats, surtout ontariens, vont se regrouper et fonder, en 1883, le Congrès Canadien du Travail qui devient le Congrès des Métiers et du Travail du Canada en 1886¹.

À la même époque, une autre organisation syndicale se distingue par sa composition

et son programme. Ce sont les Chevaliers du travail qui voient le jour aux États-Unis et s'implantent au Canada dans les années 1870, principalement en Ontario et au Québec (à Montréal en 1882). Ils recrutent leurs membres non seulement parmi les ouvriers spécialisés, mais aussi parmi les travailleurs non qualifiés, y compris les femmes. Leurs revendications ne visent pas seulement de meilleures conditions salariales, mais également des changements sociaux afin d'améliorer les conditions de vie de l'ensemble de la classe ouvrière. Ils mettent l'accent sur le coopératisme, l'éducation, l'arbitrage obligatoire et l'action politique partisane.

Les divers corps de métiers à Montréal vont se regrouper pour donner plus de force à leurs organisations et plus de poids à leurs revendications. Ils fondent, le 12 janvier 1886, le Conseil Central des métiers et du travail (CMTM), association destinée à les représenter auprès du conseil municipal de Montréal et à faire valoir leurs réclamations auprès des gouvernements fédéral et provincial. Le forum des conseils centraux jouera un rôle très im-

portant comme principal lieu de débats des questions sociales et politiques jusqu'aux années 1950².

Les rivalités entre les syndicats internationaux et les Chevaliers du travail, qui véhiculent deux conceptions différentes de l'action syndicale, se font sentir à la fin du XIX^e siècle au sein du CMTM et provoquent une scission à Montréal. En effet, des syndicats internationaux quittent le CMTM pour fonder en 1897 le Conseil des métiers fédéré et du travail de Montréal, dans le but de se dissocier des Chevaliers du travail. Les effectifs du Conseil fédéré vont augmenter rapidement et ceux du Conseil central vont diminuer de sorte que ce dernier va mettre fin à ses activités en 1916. Quant au Conseil fédéré, il changera de nom, en 1903, pour celui de Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM)³. Ce conflit a des répercussions au niveau national à la réunion du Congrès des métiers et du travail du Canada à Berlin (Kitchener), en septembre 1902. En effet, des 23 syndicats et assemblées des Chevaliers du travail qui sont expulsés 17 proviennent du Québec. Le Congrès amende sa constitution pour interdire l'affiliation de tout syndicat de métier qui ne fait pas partie d'une union internationale⁴. Les Chevaliers du travail et des syndicats nationaux fondent alors le Congrès National des Métiers et du Travail du Canada en septembre 1902.

Au Québec, les premières décennies du 20^e siècle sont marquées par une poussée économique remarquable qui se traduit par une croissance importante du nombre de salariés. Les unions internationales vont puiser leurs effectifs dans ces travailleurs. Entre 1897 et 1921, le nombre de syndicats internationaux au Québec est multiplié par six et leurs effectifs passent de 6 000 à 55 000⁵. Le gros de leurs membres se retrouve à Montréal qui demeure le centre économique par excellence du Québec. Les données des recensements de 1901, 1911 et 1921, indiquent que de 40 à 60% des entreprises des secteurs économiques autres que l'agriculture, les forêts, les mines, se re-

trouvent dans la métropole. Fort de ses effectifs et du militantisme de ses membres, le Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) se porte à la défense non seulement des syndiqués, mais de la classe ouvrière. Au début du siècle, il est un porte parole important et écouté auprès des divers paliers gouvernementaux.

Le but de ce travail est de recenser et d'analyser les revendications du CMTM concernant l'indemnisation des travailleurs victimes d'accidents durant la période de 1897 à 1930. Au cours de ces trois décennies, ses réclamations dans le domaine qui nous occupe vont se diversifier pour mieux correspondre aux problèmes vécus par les travailleurs. Non seulement ses dirigeants acheminent-ils des mémoires, mais ils rencontrent également le premier ministre et son cabinet pour qu'ils prennent en considération leurs revendications. Leurs réclamations visent à bonifier des lois existantes ou encore ont pour objectif l'adoption de lois et de règlements spécifiques afin d'améliorer les conditions de santé, de sécurité et d'hygiène dans tous les milieux de travail.

Les principales sources d'informations que nous avons utilisées pour notre analyse sont : *Le Monde Ouvrier*, *La Presse*, *La Patrie* et *The Montreal Daily Star*; nous avons également consulté, afin de compléter les informations, d'autres documents notamment, les rapports des Commissions d'étude sur les accidents du travail (Globensky et Roy), les débats de l'Assemblée législative du Québec (1909, 1911, 1912, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1922, 1926) et les procès-verbaux des conventions annuelles du Congrès des Métiers et du Travail du Canada de 1886 à 1930.

Les revendications du CMTM à la fin du XIX^e siècle

Les historiens qui ont fait des études sur les conditions de travail à la fin du 19^{ième} et au

début du 20^{ième} siècle ont signalé comment l'industrialisation a significativement augmenté, entre autres, la multiplication des accidents du travail. L'accélération de la production, l'utilisation de machines complexes, l'introduction de la vapeur, de l'électricité et du gaz multiplient d'autant les risques d'accidents encourus par les travailleurs. Les conditions de travail dans les ateliers et les manufactures de l'époque sont très pénibles – durée journalière très longue (12 heures durant 6 jours par semaine), des cadences rapides, des formes de commandements très dures, hygiène et sécurité rudimentaire, beaucoup d'accidents du travail, absence d'indemnisation sans procès – et suscitent l'intérêt des gouvernements et l'indignation de quelques personnes notamment du journaliste de *La Presse* Jules Hedbronner⁶. En 1886, le gouvernement fédéral institue une Commission royale d'enquête où les témoignages entendus décrivent les conditions de travail de l'époque, dont le travail des enfants et des femmes dans les manufactures. Les nombreux dangers présents dans ces milieux engendrent des risques élevés d'accidents aux conséquences très graves et parfois mortelles. Pensons particulièrement à toutes ces machines qui reçoivent la force et le mouvement de nombreux organes de transmission : courroies, câbles, poulies, volants engrenages dans la majorité des cas non protégées. Le travailleur se trouve ainsi placé dans un environnement dangereux. Comme il ne peut s'y soustraire, il est contraint de vivre sous la menace incessante de l'accident.

Dès les années 1880, les syndicats, conscients de ce problème, sont intervenus avec vigueur auprès du gouvernement provincial pour obliger les patrons à adopter des mesures préventives et réparatrices en rapport avec les accidents du travail. Par exemple, les Chevaliers du travail, en plus des conditions d'hygiène et de sécurité dans les milieux de travail, revendiquent dans leur déclaration de principe de 1886 :

L'adoption de mesures ayant pour objet de pourvoir à *la santé et à la sûreté des ouvriers* employés dans les manufactures, les mines et les industries du bâtiment; aussi assurant une juste indemnité en cas d'accidents qui seraient dus à l'absence des sauvegardes nécessaires⁷.

Dans la déclaration de principes, également en 1886, du Conseil central des métiers et du travail de Montréal, il n'est pas fait mention des indemnités en cas d'accident du travail, mais on revendique que les enfants travaillant dans les manufactures soient âgés d'au moins quatorze ans et une journée de huit heures de travail pour les femmes et les enfants⁸.

En 1890, les Chevaliers du travail vont également faire des pressions auprès du gouvernement en déposant des pétitions réclamant une loi⁹ déterminant la responsabilité des patrons dans les accidents du travail¹⁰.

Les difficultés sont très grandes pour les veuves des travailleurs décédés à la suite d'accident du travail qui intentent des poursuites au civil pour obtenir des compensations. La législation de l'époque présente de graves inconvénients comme par exemple les retards et aussi la durée des procès en responsabilité d'accidents du travail qui durent des mois et parfois des années avant qu'un jugement soit rendu. L'ouvrier et sa famille, dans l'intervalle, attendent en vain l'indemnité réclamée du patron et peuvent être contraint à la misère et aux privations. Comme exemple, citons la fameuse cause de *Robinson vs Canadian Pacific Railway*, qui dura huit années. Patrick Flynn, employé de la compagnie de chemin de fer Pacifique est victime d'un accident, le 22 août 1882, et il décède, à la suite de ces blessures, le 13 novembre 1883. Sa veuve institue une poursuite le 17 mai 1884, tant personnellement qu'en sa qualité de tutrice de son enfant mineur, réclamant la somme de \$10 000 de dommages intérêts. Après avoir subi deux procès par jury et traîné de tribunal en tribunal, jusqu'à la Cour Suprême, la cause est revenue devant la Cour

Supérieure et en appel jusque devant le comité judiciaire du Conseil Privé de Londres. Ce dernier, par son arrêt en date du 23 juillet 1892, renverse la décision de la Cour Suprême et maintint le jugement de la Cour d'Appel en faveur de la veuve. Il est facile d'imaginer les coûts de toutes ces procédures qui ont duré huit ans et que, la veuve de Patrick Flynn n'aurait pu défrayer, sans l'appui financier du Conseil des métiers et du travail de Montréal : C'est alors que le Conseil Central des Métiers et du Travail prit en main la cause de la veuve Flynn et fit les fonds nécessaires, avec l'aide des sociétés ouvrières pour porter la cause devant le Conseil Privé. Justice a été rendue et le Pacifique n'a rien gagné dans la lutte regrettable qu'il avait entamée contre une veuve dénuée de toute ressource et chargée de famille¹¹.

À l'époque, l'ouvrier, blessé à son travail, tombe sous le coup de la loi générale et le fardeau de la preuve retombe entièrement sur ses épaules. Les procès sont nombreux et durent une éternité. On allait de juge en juge, de tribunal en tribunal, et l'ouvrier en général n'a pas les moyens de suivre son patron dans cette longue et coûteuse course juridique. Bien des causes sont abandonnées en chemin, et, souvent, le travailleur, après avoir gagné, est obligé d'abandonner une partie de son indemnité aux mains de ses avocats. Sur 100 réclamations, à peine 35 sont maintenues par les tribunaux selon une évaluation de Katherine Lippel qui a analysé tous les jugements publiés dans les annuaires de jurisprudence du Québec de 1876 à 1911. Elle a recensé 125 jugements relatifs à la responsabilité civile d'un employeur pour l'accident subi par son employé.¹² C'est donc trois à quatre cas par année pour l'ensemble du Québec. Il est, pour le moment, impossible de connaître le nombre total exact de poursuites judiciaires relatives à des accidents du travail car bon nombre de cas ont sûrement fait l'objet d'entente hors cour étant donné que les dépenses importantes encourues.¹³

Influence modeste des syndicats (1886 à 1909)

Lors des sessions annuelles du Congrès des Métiers et du Travail du Canada, les délégués adoptent, à partir de 1886 jusqu'à l'année 1915, des résolutions à l'effet de demander aux divers gouvernements, fédéral et provinciaux, de promulguer des lois relatives à la responsabilité des patrons en cas d'accidents du travail.¹⁴ Les délégués désirent que ces lois soient uniformes à travers le Canada « ... de manière à ce que les patrons d'une partie du pays ne soient pas moins protégés comparativement à ceux d'une autre ... ».¹⁵ Pour leur part, les délégués du Québec chargés de représenter le Congrès auprès du gouvernement du Québec, vont soumettre des résolutions à partir de 1891 demandant au gouvernement d'adopter une loi de responsabilité similaire à celle de l'Ontario.¹⁶ En dépit du poids politique supérieur des employeurs au XIXe siècle, il y a eu des tentatives des gouvernements pour aider les ouvriers blessés et de leurs familles qui poursuivaient les employeurs. Ainsi, en 1886, le parlement ontarien adopte une loi « pour fixer la compensation aux ouvriers dans certains cas »¹⁷ ; elle est essentiellement une loi de responsabilité de l'employeur et non une loi de compensation. Elle établit les conditions en vertu desquelles un travailleur peut poursuivre son employeur en justice en ayant bien sûr toujours à prouver la faute commise. Ses dispositions facilitent les procédures, prévoient la nomination d'assesseurs et des amendements en 1899 instaurent un système d'arbitrage pour régler les litiges relatifs aux compensations.¹⁸

En 1893 le Conseil central des métiers et du travail de Montréal, où les Chevaliers du travail ont une présence prépondérante, demande pour la première fois au gouvernement provincial une loi « impliquant la responsabilité du patron en cas d'accident du travail ». ¹⁹ Cette revendication est reprise dans la déclaration de principe de 1899 du Conseil fédéré des métiers et du travail de Montréal : f) Une loi de

responsabilité des patrons qui ne viendra pas en conflit avec la loi commune du droit de recouvrement.²⁰

Au cours de la décennie 1880, quelques individus préoccupés par les conséquences désastreuses causées par les accidents du travail proposent des modifications particulières aux lois. Ainsi, en 1884, monsieur Gustave Joly, député de Lotbinière, dépose un projet de loi pour étendre et définir l'obligation des patrons d'indemniser leurs employés pour les dommages corporels éprouvés par ces derniers, dans la prestation de leurs services. Le procureur général de la province d'alors, M. Taillon, s'y objecte alléguant que : « Ainsi, dans le code civil, nous trouvons des dispositions qui sans présenter une rédaction aussi longue et en apparence aussi complète, au point de vue de la mention des cas probables, que le projet de loi, n'en offrent pas moins les garanties que l'on peut désirer. » Ce projet de loi n'est pas adopté.²¹ En 1889, Jules Helbronner (dit *Jean-Baptiste Gagnepetit*), journaliste de *La Presse* et commissaire de la Commission royale d'enquête sur les relations entre le travail et le capital, suggère, pour l'indemnisation des accidents de travail, une assurance d'état :

« C'est pour rendre l'assurance contre les accidents facile à tous que l'État doit assumer la direction d'une assurance de cette nature et supprimer les cinquante-cinq pour cent d'excédent de prime, en prenant à sa charge tous les frais d'administration. »²²

En Europe, à partir de 1895 environ, avec le développement de théorie juridique, certains articles du Code Civil, réinterprétés dans le nouveau contexte de l'industrialisation, commencent à embarrasser les patrons et à fournir des armes juridiques nouvelles aux procureurs des travailleurs accidentés. Les juristes québécois sont très au fait de ces développements et leur apport dans l'obtention de nouveaux droits pour les travailleurs est significatif. Ainsi, le professeur de droit à l'Université Laval, Eugène Lafontaine, souligne dans son premier article les difficultés re-

liées à l'application du droit commun²³:

« Ne semble-t-il pas excessif dans ces circonstances de subordonner toujours la réparation des suites dommageables d'un accident à un procès long, difficile, aléatoire, et de refuser toute indemnité à l'ouvrier contre lequel on n'articule d'ailleurs aucune faute, par cela seul qu'il échoue dans la preuve difficile à laquelle il est astreint, de lui faire supporter exclusivement les conséquences de tous cas fortuits et de force majeure et même tous les cas qu'il ne peut expliquer. »

Dans un deuxième article, il suggère les modifications à apporter au code civil.²⁴ D'autres légistes, Frederick Parker Walton²⁵, professeur à l'Université McGill et le juge Pierre Basile Mignault²⁶, publient des articles analysant les lois d'Angleterre et de la France relatives aux accidents du travail et à la notion de risque professionnel. Selon Katherine Lippel : « Cette période, dominée par un appareil judiciaire qui tente de pallier aux lacunes de la législation, permet de constater le rôle important joué par les juges, qui inciteront le législateur à intervenir en 1909 par l'adoption des premières mesures remédiatrices. »²⁷

À cette époque, les législations des pays européens se classent en trois groupes distincts caractérisés par l'implication ou non de l'État. L'auteur de cet article²⁸ a déjà présenté un tableau résumant leurs principales caractéristiques et contenant également quelques données sur divers pays. Nous présentons à l'annexe 1 un tableau plus complet. Au Québec, les représentants du gouvernement, des syndicats, du patronat, les légistes, les journalistes et les inspecteurs des manufactures sont au fait des lois des autres pays concernant l'indemnisation des victimes d'accident du travail.

Au mois de juin 1904, le procureur général de la province de Québec, Horace Archambeault, dépose un projet de loi basé sur la notion de risque professionnel qu'il considère comme une responsabilité de l'exploita-

tion, une partie intégrante de l'entreprise. Les dispositions du projet de loi portent sur : le versement d'indemnité (60 % du salaire) en cas d'accidents du travail, les rentes à la veuve et à ses enfants dans le cas de décès du travailleur, la somme de \$25 pour les frais funéraires et les garanties concernant le paiement des indemnités.²⁹ Le CMTM l'évalue comme la plus importante loi ouvrière qui ait encore été proposée dans la province depuis la loi d'inspection des établissements industriels. Après en avoir fait une étude sérieuse, elle adopte la proposition du délégué J.-A. Rodier d'endosser ce projet de loi et de prier tous les syndicats à faire de même.³⁰ Le Conseil renouvelle son appui à ce projet de loi deux ans plus tard jugeant qu'il s'agit d'une loi juste et humaine. Il profite de cette occasion pour présenter ses positions relatives à la sécurité dans les milieux de travail tout en insistant sur l'organisation et l'efficacité du service d'inspection des fabriques.

Déterminé à doter le Québec d'une loi de compensation en cas d'accident du travail, le gouvernement nomme, en 1907, une commission d'étude (Commission Globensky) en vue d'étudier s'il est opportun de changer le principe de base, la faute délictuelle, sur laquelle repose les poursuites en matière d'accidents du travail.³¹ Lors des séances de la commission à Québec et Montréal des représentants syndicaux ont présenté leur point de vue. Ce sont Thomas J. Griffiths du Congrès national des métiers et du travail du Canada, Joseph Ainey de la Fraternité internationale des menuisiers, Érasme Charbonneau de l'Union des plâtriers, Joseph F. Girard du Syndicat des journaliers en bâtiments, Louis Beuloin de l'Union internationale des machinistes et Joseph A. Lacroix de l'Union des briquetiers.³² Ils recommandent l'adoption d'une loi semblable à celle en vigueur en la Grande-Bretagne qui établit à trois fois le salaire annuel comme base de l'indemnité, en cas de décès suite à un accident du travail. Exigeant en plus que la loi consacre le principe

du risque professionnel, ils veulent que la loi s'applique à toutes les catégories d'employeurs. M. Louis Lefèvre, de Montréal, délégué de la Fraternité des charpentiers, local 134, et Gilbert Leclerc, délégué du Conseil Central de Montréal, vont plus loin : ils préconisent une assurance obligatoire sous la direction de l'État. Phédime Simard, ouvrier de Québec, partage ce point de vue en ajoutant que l'ouvrier doit payer le tiers des primes et le patron les deux tiers.³³ La Commission dans son rapport, déposé le 5 décembre 1908, recommande l'adoption d'un loi dont les principales dispositions sont : les accidents de travail donnent droit, au profit de la victime, ou à ses représentants, à une indemnité à la charge de l'employeur et la loi s'applique aux ouvriers, apprentis, contremaîtres, ingénieurs, directeurs et employés de la majorités des secteurs d'activité économiques à l'exception des travailleurs forestiers. Les Commissaires sont d'avis que la police d'assurance du patron doit être laissée à sa discrétion.

Le CMTM adopte une résolution pressant le gouvernement d'adopter un tel projet de loi.³⁴ C'est ce que fait le ministre des Travaux public, L.-A. Taschereau, l'année suivante. Calquée sur les lois anglaise, française et belge, la loi selon le ministre tient compte des conditions locales. Protégeant à la fois l'ouvrier et le patron, elle ne donne pas tout ce que les ouvriers demandent, mais accorde plus que ce que les patrons voudraient donner. Permettant surtout d'éviter les procès entre ouvriers et patrons et de régler les réclamations à l'amiable, elle est ³⁵ sanctionnée le 29 mai 1909, et entre en vigueur le 1^{er} janvier 1910.³⁶ Inspirée fortement par la loi française, cette loi consacre l'acceptation de la notion de risque professionnel. Le travailleur a droit à l'indemnisation sans avoir à prouver la faute de l'employeur. Les maladies professionnelles ne sont pas couvertes par cette loi, mais le coût des indemnités est entièrement à la charge de l'employeur; il ne peut donc exiger une part contributive de ses employés. Cette loi repré-

sente un gain les travailleurs puisqu'ils n'ont qu'à faire la preuve de l'accident et non plus la preuve de la responsabilité patronale, pour être indemnisés. Cependant, ce gain est limité et à court terme, étant donné que le montant des indemnités accordées demeurent systématiquement inférieur à la valeur des dommages causés et, conséquemment, inférieur aux besoins des travailleurs accidentés et de leurs dépendants. Pour leur part, les employeurs tirent avantage de la loi puisqu'en acceptant une plus grande part de responsabilité dans les accidents du travail, ils sont en retour sûrs de ne pas être obligés de faire des réparations égales aux dommages causés.

Les syndicats tentent de bonifier la loi (1910-1915)

À la fin de la première année de sa mise en application, l'exécutif provincial du CMTC et le comité exécutif du CMTM se rencontrent pour étudier l'opportunité d'apporter des amendements à la loi de 1909.³⁷ Dès le mois de janvier 1911, une délégation du CMTM présente au premier ministre Lomer Gouin des propositions d'amendements notamment en ce qui a trait à l'indemnité due à la famille, en cas de mort de l'ouvrier. Ils veulent que l'indemnité soit portée de \$2 000 à \$3 000, que la somme allouée pour frais funéraires soit augmentée de \$25 à \$50 et de substituer la Cour supérieure à la Cour de circuit pour l'inscription des poursuites en justice.³⁸ Le ministre Taschereau se dit prêt à amender la loi si c'est nécessaire mais qu'il aimerait aussi qu'on en fasse d'abord un essai loyal.³⁹ À l'Assemblée législative, l'opposition soulève quelques exemples de difficultés que les travailleurs rencontrent dans l'application de la loi. Le ministre fait alors une longue réplique et énumère les avantages de la loi. J.-A. Langlois, député de la circonscription de Saint-Sauveur, ajoute : «La loi est passible d'amendements, c'est vrai, mais telle qu'elle est les ouvriers l'approuvent. Cette loi a rendu des services dans

plus d'un cas. Ils en feront un essai loyal et juste et si quelque chose est défectueux, ils le signaleront au ministre.»⁴⁰

La délégation conjointe du CMTM et de l'exécutif provincial du CMTC se rend à Québec, l'année suivante, pour réclamer les amendements suivants à la loi : que la moitié du salaire soit payé en cas d'incapacité temporaire ; que l'indemnité soit payée à partir du jour même de l'accident si le retour au travail se fait après sept jours suivant l'accident ; que l'indemnité en cas de décès soit augmentée à \$3 000 ; que tous les frais médicaux et funéraires soit payés par l'employeur ; que l'indemnité soit portée à \$800 pour les travailleurs ayant des salaires inférieur à \$1 000 ; que la loi s'applique aux travailleurs forestiers et que tous les appels, dans les cas de poursuites, relèvent de la Cour supérieure.⁴¹

L'opposition par l'entremise de M. Teller, député de Joliette, invite le gouvernement à modifier la loi de manière à la rendre plus facile à appliquer et surtout plus juste et plus humaine pour les ouvriers : « Cette loi, telle qu'elle existe, est souvent injuste pour les ouvriers. Pourquoi aussi cette loi ne s'appliquerait-elle pas dans les chantiers de bois? Aussi, on sait que ce qui ennuie les ouvriers, ce sont les dépenses considérables qu'il leur faut encourir pour s'adresser aux juges.» Le député de l'opposition M. Plante (de Beauharnois) demande si le gouvernement va amender la loi pour porter à \$3,000 l'indemnité à laquelle ont droit les représentants de la victime en cas de mort et si le gouvernement a reçu des représentations en ce sens des associations ouvrières. Le ministre Taschereau répond par la négative au sujet de l'augmentation de l'indemnité mais confirme qu'il a reçu une délégation du Congrès des métiers et du travail du Canada, du Parti ouvrier du Canada et du Conseil des métiers et du travail de Montréal. Le gouvernement selon le ministre étudie ces demandes mais n'a pas l'intention d'amender la loi au cours de la présente session. Lors de la séance du 7 février 1912, le ministre fait

l'apologie de la loi en ajoutant qu'il ne veut pas imposer des obligations trop onéreuses sur le dos du patron. Après avoir comparée la loi québécoise avec celle des autres provinces, il évalue que la loi : « est encore à l'état d'expérimentation et pourra être amendée plus tard si nécessaire. En attendant, le caractère essentiel de cette loi doit être la stabilité et on aurait tort de l'amender tous les ans. »⁴²

En 1914, le Conseil adopte une résolution demandant que des amendements à la loi, soient présentés par la délégation qui doit rencontrer le gouvernement à Québec.⁴³ L'accueil des délégués est cordial tant des ministres que des députés mais le gouvernement ne répond pas à la demande de former une commission pour étudier la loi⁴⁴ Cependant, il accepte d'interdire aux patrons de retenir sur les salaires de leurs employés une cotisation pour défrayer leurs contributions à l'assurance accidents.⁴⁵

Des syndicats patients mais tenaces (1916 à 1925)

À partir de 1916, le Conseil prend un virage stratégique continuant à faire des représentations pour amender la loi de 1909 mais préconisant aussi l'adoption d'une nouvelle loi compte tenu du nombre beaucoup plus élevé d'accidents. La loi devrait correspondre plus adéquatement aux nouvelles conditions du développement industriel. Le CMTM adopte en 1916 la résolution suivante pour être présentée à la réunion du Congrès des Métiers et du Travail de Toronto :

« Que le gouvernement provincial de Québec soit instamment prié de nommer une commission d'études et de recherches afin de doter notre province d'une loi de compensation modèle qui fasse honneur à la province de Québec et que dans la composition de cette commission d'étude la classe ouvrière soit représentée par au moins un membre du travail organisé. »⁴⁶

Cette nouvelle orientation est fortement influencée par l'adoption de nouvelles lois dans les

autres provinces canadiennes.⁴⁷ En effet, le gouvernement ontarien confie, en 1910, au juge William Meredith l'étude des lois d'autres pays assurant des indemnités aux employés victimes d'accident du travail. Après enquête effectuée aux États-Unis, en Belgique, en Angleterre, en France et en Allemagne, et dans les provinces canadiennes, le commissaire Meredith soumet son rapport final en 1913. Il y propose l'institution d'un système de compensation basé sur le risque professionnel de façon à ce que l'indemnisation des travailleurs accidentés fasse partie des coûts d'opération de l'entreprise. Un fonds d'assurance collective entièrement financé par l'industrie doit servir à payer les indemnités et une corporation de la Couronne devra être constituée avec juridiction exclusive sur l'adjudication des indemnités et l'administration du fonds. Le Parlement ontarien fait sienne les propositions du juge Meredith et adopte une loi sur les accidents du travail qui entre en vigueur le premier janvier 1915 et une autre créant la commission chargée d'administrer le régime, The Workman's Compensation Board. D'autres provinces suivront l'exemple de l'Ontario : la Nouvelle-Écosse en 1915, le Manitoba et la Colombie Britannique en 1916. Au cours de 1916, le Comité exécutif du Congrès des Métiers et du Travail pour la province de Québec invite sans succès le gouvernement québécois de bien vouloir nommer une commission d'enquête sur la loi⁴⁸

L'année suivante par contre, il obtient du gouvernement d'augmenter les indemnités des accidents compte tenu de la hausse du coût de la vie.⁴⁹ Sanctionnée le 9 février 1918, la loi porte l'indemnité à \$2 500 en cas d'accident mortelle et, de plus, la loi s'applique dorénavant aux travailleurs gagnant jusqu'à \$1 200 par année.⁵⁰

Une des treize résolutions adoptées par le Congrès, tenu la même année, et approuvées par le Conseil a trait à amender la loi des accidents du travail au Québec.⁵¹ Au cours de

l'année, le gouvernement adopte la loi 170 amendant la loi des accidents du travail.⁵² Il permet qu'un père puisse réclamer des dommages résultant de la mort de son fils lorsqu'il est le principal support de sa famille et non pas uniquement le seul support de sa famille. Le projet de loi est sanctionné le 17 mars 1919.⁵³ En décembre 1921, le Conseil fait connaître les principes fondamentaux qu'il veut voir inclus dans une loi des accidents du travail refondue :

- (a) La reconnaissance des droits à une compensation, l'administration du fonds et le paiement des allocations seront confiés à une commission de trois membres. Le coût de l'administration de ce service sera payé à même le fonds consolidé de la province.
- (b) Tous les ouvriers tombant sous la juridiction de l'Acte seront assurés sous un système d'assurance d'État obligatoire administré par cette Commission.
- (c) Les contributions à ce fonds d'assurance seront exclusivement supportées par les patrons. A cette fin, ils seront divisés en groupes d'industries similaires, suivant les risques inhérents à chacun
- (d) Tous les frais médicaux, chirurgicaux et d'hôpital devront être payés à même le fonds dans tous les cas d'accidents du travail et de maladies industrielles.
- (e) Le Bureau aura le pouvoir de décréter des règles et règlements pour la prévention des accidents et des comités de protection composés de patrons et d'ouvriers seront formés dans les manufactures et des postes de secours d'urgence seront installés.
- (f) Les compensations seront déterminées suivant que l'accident aura causé la mort de la victime, son incapacité totale permanente ou totale temporaire, ou son incapacité partielle permanente ou partielle temporaire.
- (g) Les indemnités devront, se computer après une période de trois jours de la date de l'accident.
- (h) Tous les ouvriers tomberont sous l'appli-

cation de la loi à l'exception des ouvriers travaillant à domicile, des domestiques, des fermiers et des officiers exécutifs.⁵⁴

Finalement en 1922, le gouvernement se commet en nommant une Commission royale d'enquête chargée de réviser la loi (Commission Roy). Elle est composée de représentants des ouvriers, des patrons et du gouvernement et doit faire rapport rapidement, d'ici la prochaine session. Deux représentants syndicaux siègent sur la Commission : Gustave Francq, secrétaire du Conseil des métiers et du travail de Montréal et Pierre Beaulé, de Québec, président général de la Confédération des Travailleurs Catholiques du Canada.⁵⁵ Elle tient sa première séance à Québec le 15 janvier 1924 et à Montréal le 6 mars 1924 dans le grand amphithéâtre de l'École Technique, rue Sherbrooke. Au nom du CMTM, M. J.-T. Foster, président, soumet un long mémoire dans lequel sont exposées les douze recommandations fruit d'une étude sérieuse des délégués des syndicats internationaux.⁵⁶ Une nouvelle loi des accidents devrait reposer les principes suivants l'inclusion de tous les ouvriers sous la loi de compensation, un système d'assurance d'État par groupe d'industrie administrée par une commission, des taux de compensation équitables ainsi que l'inclusion des maladies industrielles et de moyen de protection contre les accidents.⁵⁷

Le rapport de la Commission Roy est rendu publique en mars 1925.⁵⁸ Les Commissaires constatent que les ouvriers et les patrons sont d'accord pour reconnaître des lacunes dans la loi actuelle et s'entendent même sur le but à atteindre, mais divergent d'opinion sur la manière de procéder. Les parties syndicales et patronales n'ayant pas dégagé de compromis sur certains points, elles soumettent deux rapports supplémentaires. Pour la partie syndicale, les commissaires Francq et Beaulé recommandent, entre autres, l'assurance obligatoire, la garantie de créance, la rente au lieu et place du capital, des taux d'indemnités plus élevés, l'extension de la couverture aux

maladies professionnelles et un plus grand nombre d'industries couvertes.⁵⁹ Pour leur part, les représentants patronaux opinent qu'il n'est pas opportun d'étendre l'application de la loi aux maladies professionnelles et ils s'en tiennent à la théorie du risque professionnel et la responsabilité individuelle de chaque employeur.

Tout au long de l'année, les délégués au Conseil se désolent de la lenteur du gouvernement à mettre en application les recommandations de la Commission.⁶⁰ Ce dernier invoque qu'il veut profiter des discussions à ce sujet à la Conférence Internationale du Travail de Genève

Des syndicats déterminés (1926 à 1931)

Mais finalement le 26 janvier 1926, le ministre Galipeault dépose devant l'Assemblée législative le projet de loi 17 refondant la loi des accidents du travail. Dans son long discours de présentation, il mentionne que le projet de loi est basé sur les conclusions des commissaires, les décisions du conseil international ouvrier à Genève, sur les lois françaises « qui sont parmi les meilleures sur la matière » et sur notre propre expérience.⁶¹ Les recommandations des représentants syndicaux, soit l'assurance obligatoire et une commission pour administrer la loi n'ont pas été retenues par le gouvernement. Ce dernier préfère « les tribunaux existants à une commission, pour la bonne raison que la justice est répandue partout en cette province et que nos juges, vu leur expérience et leur connaissance de la loi, sont parfaitement qualifiés pour rendre un jugement rapide à la satisfaction de tout le monde. » Plusieurs députés interviennent au cours des nombreux débats entourant ce projet de loi qui reçoit la sanction royale le 24 mars 1926.⁶²

Le Conseil se désole que la loi ne contient pas toutes les recommandations de la Commission d'étude et qu'il maintient le système de responsabilité individuelle du patron

avec tous les litiges et les marchandages qu'il provoque. Toutefois, la loi apparaît au Conseil comme une énorme amélioration.⁶³ Avant la mise en vigueur de la loi, une délégation ouvrière et des représentants patronaux se sont entendus sur certains amendements à la loi qu'ils présentent au ministre Galipeault. Cependant, malgré ce consensus, le gouvernement ne modifie pas sa position. Puis, apprenant qu'on fait campagne pour retarder la mise en vigueur de la nouvelle loi, le CMTM mandate une délégation pour rencontrer les ministres provinciaux à Québec, afin de leur faire savoir que « les ouvriers organisés de Montréal s'opposent énergiquement à tout retard à faire adopter la loi et il recommande à tous les syndicats affiliés d'adopter une résolution en ce sens.⁶⁴

Ce sont les manufacturiers qui font pression pour empêcher que la loi soit mise en vigueur le premier avril 1927 sous le prétexte que les taux demandés par les compagnies d'assurance sont trop élevés. Le Conseil adopte des résolutions et utilise son influence pour convaincre le gouvernement à ne pas retarder la mise en application de la loi. Il fait valoir que, si les employeurs avaient accepté le système d'assurance collective obligatoire administré par une commission indépendante, tel que préconisé par les syndicats, le problème des taux élevés n'existeraient pas.⁶⁵ Dans une lettre au Conseil, le premier ministre L.-A. Taschereau répond que le gouvernement n'a nullement l'intention de retarder la mise en vigueur de la nouvelle loi, ce qui rassure les délégués.⁶⁶

Mais les réjouissances de la Saint-Patrice sont grandement refroidies car l'application de la loi sera retardée d'un an ; le gouvernement viole ainsi ses promesses. Surpris et déçus, les délégués du CMTM sont cinglants et ils confient au président le mandat de rencontrer le premier ministre à ce sujet. De plus, une résolution est adoptée demandant à l'exécutif d'écrire aux syndicats affiliés pour leur demander leur appui moral et financier afin d'organiser des assemblées de

protestation.⁶⁷ Le président Foster accompagné de G. Francq est reçu par le premier ministre qui joue de finesse en disant « que si le bill que va présenter le ministre des Travaux publics passe à la chambre afin de ratifier cette décision de retard, l'application de la loi serait retardée d'un an. Mais, il n'est pas encore certain que l'application soit retardée vu que l'on ne sait pas si ce bill sera adopté. »⁶⁸

À la suite de cette rencontre le Conseil rédige un long mémoire qu'il présente au premier ministre, le 25 mars, où les signataires font état des demandes des syndicats, des promesses faites par le gouvernement, du compromis des syndicats qui ont décidé de faire un essai loyal de la loi de 1926 tout en restant convaincus que cette période d'expérimentation démontrerait ses déficiences. De plus, manifestant leur bonne volonté, ils ont accepté que sa mise en application soit retardée au 1^{er} avril 1927. Ils ajoutent diplomatiquement, après avoir soulevé l'hypothèse d'une élection générale prochaine, que le motif le plus plausible qui motive ce retard, ce sont les taux élevés demandés par les compagnies d'assurances. Ils demandent au premier ministre de bien vouloir leur faire part de sa décision : soit de mettre la loi de 1926 en force intégralement le 1^{er} avril 1927 ou de la reconsidérer pour la rendre conforme aux vues exprimées par les syndicats.⁶⁹ Le premier ministre répond : « Premièrement, que le gouvernement avait décidé de ne pas mettre en force la loi de 1926 intégralement le 1^{er} avril 1927. Deuxièmement : si la solution de ce problème est une commission et si nous sommes retournés au pouvoir dit le premier ministre, nous donnerons une commission. »⁷⁰

Profitant de la campagne électorale de mai 1927, le Conseil force les candidats à se prononcer sur la loi⁷¹ et il fait parvenir à tous les industriels une circulaire accompagnée de tableaux comparatifs des lois de Québec et d'Ontario avec les taux pour différentes catégories d'industries.⁷² Une fois l'élection terminée, le Conseil réitère sa volonté d'un sys-

tème de réparation des accidents du travail obligatoire et collectif administré par une commission indépendante.⁷³

Finalement, la loi n'est déposée qu'à la fin de février 1928 ce qui donne l'occasion à une délégation de rencontrer le premier ministre et les membres de son cabinet. Pour le président Foster, la nouvelle loi constitue une amélioration appréciable pour les ouvriers car elle institue une commission pour administrer la loi, mais il est déçu que le gouvernement n'ait pas retenu l'assurance collective obligatoire comme le demandaient depuis longtemps les syndicats. Il y a donc lieu, à son avis, de poursuivre les pressions pour obtenir gain de cause.⁷⁴ Des résolutions en ce sens sont adoptées en 1928 et 1929.⁷⁵

La patience est le mot d'ordre du Conseil en 1930. La délégation du CMTC, fidèle à la coutume, se rend à Québec pour présenter son mémoire annuel contenant les amendements à apporter à la loi des accidents du travail. Les membres de la délégation se font répondre par le premier ministre et le ministre du Travail, M. Antonin Galipeault, d'attendre encore une année. Résigné, le Conseil adopte la résolution suivante : Qu'il soit résolu que le prochain comité exécutif de la province de Québec reçoive instructions de hâter l'amendement de la loi en vertu de : 1) l'élimination des clauses irrégulières (anomalies) existant dans la loi; 2) l'institution de la responsabilité collective de l'industrie.⁷⁶ Finalement, en décembre, le gouvernement dépose deux projets de lois amendant la loi des accidents du travail et la loi de la Commission des accidents du travail qui enchantent le président Foster avec cependant cette mise en garde :

« ... et rappelons-nous qu'il y a des éléments qui ne partagent pas notre manière de voir à ce sujet et qui ne négligeront rien pour faire avorter ce qui nous sera favorable dans ce projet de loi. Il est plus temps que jamais pour la classe ouvrière de surveiller ses intérêts et de faire comprendre aux intéressés que nous en avons assez de toutes les panacées dont on nous a infligés durant ces dernières années au sujet de la réparation

des accidents du travail, les ouvriers ne veulent plus autre chose que ce que leurs camarades d'Ontario ont depuis nombre d'années, l'expérience a duré assez longtemps.»⁷⁷

La loi des accidents du travail, sanctionnée le 4 avril 1931, est calquée, comme le désire le Conseil, sur celle de l'Ontario. Elle établit un service quasi universel d'indemnisation des accidentés du travail et, la Commission des accidents du travail qui est formée devient exclusivement responsable de l'administration du régime. La notion de « maladie industrielle » par opposition à « accident du travail » est aussi inscrite dans la loi qui contient une liste de 13 maladies et occupations qui peuvent être reconnues pour indemnisation.

De la fin du 19^{ième} siècle jusqu'en 1909, les droits juridiquement reconnus aux travailleurs québécois ont une portée très limitée. La loi des manufactures visant spécifiquement à protéger le travailleur à son travail date de 1885 et devient en 1894, la loi relative aux établissements industriels. Aucune loi ne garantit une assistance en cas d'accident, de maladie ou de mort. Pour changer cet état de chose, les syndicats se mobilisent pour obtenir de l'État une protection adéquate. Le gouvernement québécois, subissant l'influence majeure des juristes qui connaissent très bien les lois européennes et, à la suite des réclamations des syndicats, adopte, en 1909, une loi d'indemnisation des accidents du travail.

Il est surprenant de constater, étant donné l'importance de cette loi – une première au Canada – qu'aucune mention n'en est faite dans les délibérations du CMTC. Dans leur rapport au Congrès, les délégués du Québec n'en font pas mention non plus. Peut-on émettre l'hypothèse que la « *la manière de faire du Québec* » ennuyait les délégués ? Cependant, l'Ontario, qui depuis 1886 n'avait qu'une loi de responsabilité des patrons, va reprendre ce leadership en 1915 lorsque leur nouvelle loi

basée en grande partie sur le modèle germanique est mise en vigueur.

Mais une fois adoptée, les membres du Conseil à Montréal travaillent sans relâche à la bonifier. À partir de 1916, ils réclament une nouvelle loi, semblable à celle de l'Ontario. Ce processus est lent et perdure pendant une quinzaine d'années. C'est ce qui fera dire à plusieurs que le Québec est en retard sur les autres provinces. Cependant d'autres observateurs ne partagent pas ce point de vue quand on place la loi dans un contexte plus large.⁷⁸

Les revendications du Conseil dans le domaine de la santé, de la sécurité et de l'hygiène au travail ont certes reçu un accueil civilisé de la part des ministres du gouvernement, évidemment libéraux pour la période qui nous concerne, mais la réponse du gouvernement à ces revendications fut plutôt lente. Durant les trois premières décennies du 20^e siècle, les dirigeants politiques sont très attentifs aux objections des hommes d'affaires. Louis Alexandre Taschereau, ministre responsable des questions du travail et par la suite premier ministre, reste fidèle aux grandes valeurs politiques du parti libéral : développement économique par la mise en valeur des richesses naturelles et appui au capital étranger; politiques sociales timides; réformes scolaires partielles visant à mieux ajuster le système d'éducation aux besoins de l'économie. Du côté des lois sociales, il est à noter que les gouvernements Gouin et Taschereau ont porté une attention particulière au domaine du travail. Des écoles techniques sont fondées dans le but de former des ouvriers spécialisés. C'est le ministre Taschereau qui prépare et défend les lois sur l'indemnisation des victimes d'accidents du travail, sur les différends ouvriers, et sur les heures de travail des enfants et des femmes. Très prudent et conscient de l'impact sur les entreprises industrielles, il est très sensible aux critiques du milieu des affaires et, de ce fait, il n'améliore la loi qu'au compte goutte quand il ne peut y échapper. L'idéologie des syndicats interna-

tionaux est respectueuse du développement économique et vise la bonne entente entre patrons et ouvriers. On peut lire dans leur journal le *Vox Populi* « ... nous travaillerons de toutes nos forces à cimenter l'harmonie et l'accord entre le patronat et le travail, sans pour cela verser dans une prudence timorée ou dans des excès de socialisme outrée. » Les représentants syndicaux sont également respectueux envers l'autorité de l'Église quoiqu'ils défendent des réformes qui ne lui plaisent guère. Ils comprennent aussi que l'amélioration des conditions des travailleurs doit se faire graduellement. Le premier ministre Taschereau reçoit de façon très cordiale les délégations ouvrières, les traite avec respect et les chefs syndicaux le considèrent moins comme un ennemi que comme une personne à convaincre. À quelques reprises, les délégués au Conseil critiquent vivement l'attitude du premier ministre, mais à la suite d'une rencontre avec ce dernier, le président et les autres membres de la délégation nuancent leurs propos et incitent les délégués à plus de patience. Ce n'est pas la patience de Sisyphe puisque finalement, mais avec un retard sur les autres provinces canadiennes, ils parviennent en 1931 une loi acceptable basée sur la notion de risque professionnel et sur un système d'assurance collective obligatoire pour les employeurs géré par une commission gouvernementale.

N'eut été des efforts constants et soutenus du CMTM en vue d'obtenir une telle loi, force est de constater que le gouvernement de l'époque se serait contenté de ne faire que des ajustements périodiques à la loi de 1909. L'influence des syndicats auprès du gouvernement s'est amplifiée au cours des premières décennies du 20^{ème} siècle. Ils ont tiré profit, à partir de 1916, des gains obtenus dans les autres provinces pour amener le gouvernement québécois à ajouter à la théorie du risque professionnel le système d'assurances publiques obligatoires pour protéger les travailleurs accidentés. L'influence du CMTM a été prépondérante dans l'adoption et l'implantation de ce

système dont bénéficie l'ensemble des travailleurs québécois depuis près de 75 ans.

Notes et référence

¹ Jacques Rouillard. *Le syndicalisme québécois. Deux siècles d'histoire*. Montréal, Boréal, 2004, p.31-32.

² *Ibid*, p.31.

³ *Ibid*, p.42.

⁴ *Ibid*, p.42.

⁵ *Ibid*, p.40.

⁶ Jean De Bonville. *Jean-Baptiste Gagnepetit. Les travailleurs Montréalais à la fin du XIXe siècle*. Montréal, Les Éditions de l'Aurore, 1975. 253 pages.

⁷ Fernand Harvey. *Le mouvement ouvrier au Québec*. Montréal, Boréal Express 1980, pages; 128-130.

⁸ BNQ, MIC/B524/64072bGEN.

⁹ Journal de l'Assemblée Législative de la Province de Québec, Vol. XXV (1890), p. 64 ; *Le Travailleur de Lévis*, 6 décembre 1890, p.2. ; Proceedings of Labor Congress – 1890, p.10.

¹⁰ Pour bien saisir la portée de cette réclamation, il faut souligner que la loi des manufactures de 1885 a été considérée, à l'époque, par quelques-uns des juges de la Cour supérieure, de la Cour d'appel et par les juges de la Cour Suprême, que comme une loi de police, n'ayant point pour effet de modifier la responsabilité du patron, existant d'après le Code civil. « Le fait que le patron ne se serait pas conformé à la loi des établissements industriels ne suffit pas pour entraîner sa responsabilité, si le dommage ne résulte pas directement de cette infraction; et de même, le fait que le patron se serait entièrement conformé aux dispositions de cette loi, ne suffit pas non plus pour libérer le patron de sa responsabilité, lorsqu'il a manqué de prendre les précautions ordinaires qu'imposait la prudence humaine. D'ailleurs, le droit civil déclare en faute le patron qui fait ou omet de faire quelque chose qu'un texte de droit ou des principes généraux de droit lui imposent. » (J. Cléophas Lamothe. *Responsabilité du patron dans les accidents du travail*. Montréal, The Carswell Co. Ltd., 1905, p.452-453.)

¹¹ J. B. Gagnepetit. *La Presse*, 9 juillet 1892, p.4.

¹² Katherine Lippel. *Le droit des accidentés du travail à une indemnité : analyse historique et critique*. Thèse de M.A. (histoire) Université de Montréal, 1986. 265 pages.

¹³ Lettre de F.F. Parkins à M. L. Guyon inspecteur des établissements industriels : « La loi a été passée pour éviter les procès, mais voici un cas où le montant payé sur la réclamation est de \$300.00 et les dépenses encourues de plus de \$600.00 ». Document de la Session No. 60. 2 Geo. V, A. D. 1912.

- ¹⁴ Proceedings of the Second Session of the Canadian Trades & Labor Congress – Toronto, 1886, p. 38 ; Proceedings of the Third Session of the Canadian Trades & Labor Congress of the Dominion of Canada– Hamilton, 1887, p.51.
- ¹⁵ Proceedings of the Fifth Session of the Canadian Trades & Labor Congress of the Dominion of Canada–Montreal, 1889, p.12 ; Délibérations de la Sixième Session du Congrès des Métiers et du Travail du Canada - Ottawa, 1890, p.28.
- ¹⁶ Proceedings of the Seventh Annual Session of the Trades & Labor Congress of the Dominion of Canada – Québec, 1891, p. 23 ; Proceedings of the Ninth Annual Session of the Trades & Labor Congress of Canada – Montreal, 1893, p.14.
- ¹⁷ Ontario, Chap. 28, 49 Vic. An Act to secure Compensation to Workmen in certain case (Assented to 25th March, 1886).
- ¹⁸ Ontario, Chap. 18, 62 Vict. An Act to amend the Law with respect to Compensation of Workmen (Assented to 1st April, 1899).
- ¹⁹ Proceedings of the Eighth Annual Session of the Trades & Labor Congress of Canada – Toronto, 1892, p.14.
- ²⁰ *La Patrie*. Montréal, 2 septembre 1899, page 3.
- ²¹ Débats de la Législature de la Province de Québec. *Troisième session du cinquième parlement de la province de Québec, ouverte le 27 mars et close le 10 juin 1884*. Québec, publiés par Alphonse Desjardins, 1884, p.614-622.
- ²² Dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur les relations entre le travail et le capital. Ottawa, imprimeur de la reine, 1889, page 22.
- ²³ Eugène Lafontaine. Le régime légal des accidents du travail devrait-il être modifiée ? *La Revue légale*, tome 1, 1895, p. 67-80.
- ²⁴ Eugène Lafontaine. Comment modifier notre régime légal des accidents du travail ? *La Revue légale*, tome 1, 1895, p.409-418.
- ²⁵ Frederick Parker Walton. The new laws of employer's liability for accidents in England and France and their bearing on the law of the province of Quebec. *La Revue légale*, tome V, 1899, p.425-461.
- ²⁶ Pierre Basile Mignault. De la responsabilité des accidents de travail. *La Revue Légale*, tome 1, 1900, p.518-532.
- ²⁷ *Op. Cit.* p.9.
- ²⁸ Jean-Claude Dionne. La santé et la sécurité du travail au Québec. De l'entraide à l'indemnisation – de l'apprentissage à la prévention – des amendes aux droits spécifiques. *Pistes*. Vol 4, No 1, mai 2002. www.pistes.uqam.ca/
- ²⁹ Horace Archambeault. *Loi relative aux dommages résultant des accidents du travail*. Québec, Cie de Publications *Le Soleil*, 1904, 79 pages.
- ³⁰ *La Presse*, 22 avril 1904, p.10. ; *La Patrie*, 22 avril 1904, p.4. ; *Montreal Daily Star*, 22 avril 1904, p.2.
- ³¹ Gouvernement du Québec. Loi autorisant l'organisation d'une commission chargée d'étudier les recours auxquels donnent lieu les accidents du travail. *Gazette Officielle de Québec*, 1907, p.623.
- ³² Gouvernement du Québec. *Rapport de la Commission sur les accidents de travail*. Québec, Imprimeur du roi, 1910, 60 pages (pp.5 et 6)
- ³³ *Ibid*, p.9 et 57.
- ³⁴ *La Patrie*, 20 avril 1908, p.8.
- ³⁵ Gouvernement du Québec. *Les débats de l'Assemblée législative 12^e législature, 1^e session (du 2 mars 1909 au 29 mai 1909)*. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°12, 17 mars 1909, page 238. Loi sur les accidents du travail.
- ³⁶ Gouvernement du Québec. *Loi, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, et la réparation des dommages qui en résultent*. *Gazette Officielle de Québec*, 1909, pp.1135-1139.
- ³⁷ *La Patrie*, 2 décembre 1910, p.4.
- ³⁸ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1911 - Report of the Executive Committee for the Province of Quebec.
- ³⁹ *La Presse*, 20 janvier 1911, p.16.
- ⁴⁰ Gouvernement du Québec. *Les débats de l'Assemblée législative, 12^e législature, 3^e session (du 10 janvier 1911 au 24 mars 1911)*. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°2, 11 janvier 1911, page 8. Adresse en réponse au discours du trône. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°2, 11 janvier 1911, page 12. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°2, 11 janvier 1911, page 16. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°3, 12 janvier 1911, pages 34-36. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°4, 13 janvier 1911, page 52. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°5, 16 janvier 1911, page 67.
- ⁴¹ *Montreal Daily Star*, 19 janvier 1912, p.9; Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1913 - Report of the Executive Committee for the Province of Quebec.
- ⁴² Gouvernement du Québec. *Les débats de l'Assemblée législative 12^e législature, 4^e session (du 9 janvier 1912 au 3 avril 1912)*. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°2, 10 janvier 1912, pages 14-15. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°6, 17 janvier 1912, page 81. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°7, 18 janvier 1912, page 90. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°18, 2 février 1912, page 259. Acci-

dents du travail. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°21, 7 février 1912, pages 292-295. Demande de documents: Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°32, 22 février 1912, page 417. Loi des accidents du travail.

⁴³ *Montreal Daily Star*, 3 juillet 1914, p.2.

⁴⁴ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1915 - Report of the Executive Committee for the Province of Quebec.

⁴⁵ *La Presse*, 26 février 1915, p.11.

⁴⁶ *Montreal Daily Star*, janvier 1916, p.13 ; *La Presse*, 9 décembre 1916, p.16 ; *La Patrie*, 22 septembre 1916, p.11 ; 6 octobre 1916, p.8.

⁴⁷ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1916 - Rapport du Comité Exécutif pour la Province de Québec.

⁴⁸ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1917 - Report of the Executive Committee for the Province of Quebec ; *Le Monde Ouvrier*, 17 février 1917, p.2 ; 24 février 1917, p.1.

⁴⁹ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1918 - Report of the Executive Committee for the Province of Quebec; *La Patrie*, 4 janvier 1918, p.5. ; *Montreal Daily Star*, 4 janvier 1918, p.12.

⁵⁰ Gouvernement du Québec. *Les débats de l'Assemblée législative 14^e législature, 2^e session (du 4 décembre 1917 au 9 février 1918)*. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°12, 8 janvier 1918, page 59. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°22, 22 janvier 1918, page 206. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°31, 5 février 1918, page 319. Rapports de comités. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°35, 9 février 1918, page 401. Première séance du samedi 9 février 1918. Messages du Conseil législatif. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°35, 9 février 1918, page 407. Sanction royale.

⁵¹ *La Patrie*, 7 février 1919, p.5. ; *La Presse*, 30 mai 1919, p.13.

⁵² Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1919 - Report of the Executive Committee for the Province of Quebec.

⁵³ Gouvernement du Québec. *Les débats de l'Assemblée législative 14^e législature, 3^e session (du 21 janvier 1919 au 17 mars 1919)*. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°22, 24 février 1919, page 237. Accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°30, 7 mars 1919, page 312. Accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°35, 14 mars 1919, page 385. Première séance du vendredi 14 mars 1919. Messages du Conseil législatif. Séance de l'Assemblée législative : Cahier n°37, 17 mars 1919, page 453. Sanction royale.

⁵⁴ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1921 - Rapport du Comité Exécutif pour la Province de Québec.

⁵⁵ *La Presse*, 6 mars 1924, p.26. ; *La Patrie*, 6 mars 1924, p.3.

⁵⁶ Report of Proceedings Trades and Labor Congress of Canada 1925 – Quebec.

⁵⁷ *La Presse*, 8 mars 1924, p.49.

⁵⁸ *Le Monde Ouvrier*, 7 mars 1925, p.1.

⁵⁹ Gouvernement du Québec. Rapport de la Commission d'Étude sur la Réparation des Accidents du Travail. 13 George V – Chap. 38. Québec, L.-A. Proulx, 1925, 74 pages.

⁶⁰ *Le Monde Ouvrier*, 21 mars 1925, p.1. ; *La Patrie*, 7 août 1925, p.10.

⁶¹ Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°11, 26 janvier 1926, pages 137. Séance du mardi 26 janvier 1926. Loi des accidents du travail.

⁶² Gouvernement du Québec. *Les débats de l'Assemblée législative 16^e législature, 3^e session (du 7 janvier 1926 au 24 mars 1926)*. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°1, 7 janvier 1926, page 3. Discours du trône. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°2, 8 janvier 1926, page 8. Adresse en réponse au discours du trône. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°3, 12 janvier 1926, page 25. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°8, 20 janvier 1926, page 108. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°8, 20 janvier 1926, page 109. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°9, 21 janvier 1926, page 116. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°5, 14 janvier 1926, page 57. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°7, 19 janvier 1926, page 70. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°7, 19 janvier 1926, page 74. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°11, 26 janvier 1926, page 137. Séance du mardi 26 janvier 1926. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°36, 2 mars 1926, pages 467-472. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°37, 3 mars 1926, pages 484-487. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°37, 3 mars 1926, page 490. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°38, 4 mars 1926, page 496. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°40, 9 mars 1926, pages 520-524. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°50, 23 mars 1926, page 705. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°51, 24 mars 1926, page 729. Première séance du mercredi 24 mars 1926. Loi des accidents du travail. Séance de l'Assemblée législative. Cahier n°51, 24 mars 1926, page 752. Troisième séance du 24 mars 1926. Sanction royale.

- ⁶³ *Le Monde Ouvrier*, 20 février 1926, p.1.
- ⁶⁴ *La Presse*, 17 décembre 1926, p.31. ; *La Patrie*, 17 décembre 1926, p.11. ; *Le Monde Ouvrier*, 18 décembre, p.1.
- ⁶⁵ *La Presse*, 4 février 1927, p.3. ; *Le Monde Ouvrier*, 5 février 1927, p.1.
- ⁶⁶ *La Presse*, 18 février 1927, p.22. ; *Le Monde Ouvrier*, 19 février 1927, p.1.
- ⁶⁷ *La Presse*, 18 mars 1927, p.1. ; *La Patrie*, 18 mars 1927, p.16. ; *Le Monde Ouvrier*, 19 mars 1927, p.1.
- ⁶⁸ *La Presse*, 18 mars 1927, p.2.
- ⁶⁹ *Le Monde Ouvrier*, 2 avril 1927, p.1.
- ⁷⁰ *Le Monde Ouvrier*, 9 avril 1927, p.1 & 4.
- ⁷¹ *Le Monde Ouvrier*, 23 avril 1927, p.1.
- ⁷² Exemples de taux: Chantiers forestiers – Québec \$7.82, Ontario \$3.50 ; Construction - Québec \$6.70, Ontario \$1.60 ; Ateliers de fourrures – Québec \$1.30 ; Ontario \$0.30 ; Manufacture de pulpe et papier - Québec \$3.35, Ontario \$2.10 ; Construction de ponts métalliques – Québec \$16.69, Ontario \$3.75 ; Textile – Québec \$1.77, Ontario \$0.60. Référence : *Le Monde Ouvrier*, 3 décembre 1927, p.1&2.
- ⁷³ *Le Monde Ouvrier*, 23 juillet 1927, p.1.
- ⁷⁴ *La Presse*, 2 mars 1928, p.13. ; *La Patrie*, 2 mars 1928, p.2.
- ⁷⁵ *La Presse*, 3 août 1928, p.3. ; *La Patrie*, 3 août 1928, p.7. ; *Le Monde Ouvrier*, 4 août 1928, p.1.
- ⁷⁶ *La Patrie*, 6 février 1930, p.2.
- ⁷⁷ *Le Monde Ouvrier*, 6 décembre 1930, p.1.
- ⁷⁸ Robert Rumilly rapporte les observations de Gordon Scott de la manière suivante : « Que si l'on tient compte des services d'hospitalisation, des unités sanitaires, de la loi des accidents du travail, de la loi du salaire minimum des femmes, de la loi des contrats collectifs et des secours de chômage, la législation sociale de la province de Québec vaut celle de la Grande-Bretagne, éclipse celle de toutes les autres provinces canadiennes. Alexandre Taschereau tire surtout fierté de sa législation du travail. » Robert Rumilly. *Histoire de la province de Québec. XXXV Chute de Taschereau*. Montréal, Fides, 1966, p.43.

**Annexe – lois de responsabilité des employeurs
et d'indemnisation des accidents**

GROUPE CARACTÉRISTIQUES	PAYS	PRINCIPES DE LA LÉGISLATION
<p><u>Germanique</u></p> <p>Contrainte administrative.</p> <p>Contrôle et monopole par l'État de la réparation des accidents.</p> <p>Participation de l'État dans le paiement des primes</p>	Allemagne	Loi de 1884 :1- Assurance obligatoire;2- Caisse unique et exclusive placée entre les mains de l'Empire;3- Participation de l'État dans le paiement des primes et la réparation des accidents survenus aux ouvriers à la charge de l'ensemble des industriels.
	Autriche	Loi de 1887 : 1- Assurance obligatoire; 2- Contribution de 10 % à la charge de l'ouvrier et 90 % à la charge du patron.
	<u>Anglo-saxon</u>	
	Norvège	Loi de 1894 : 1- Assurance obligatoire sous contrôle de l'État; 2- Contribution de 10 % à la charge de l'ouvrier et 90 % à la charge du patron.
<p>Libéralisme absolu.</p> <p>L'État n'assure aucune garantie aux victimes d'accidents</p>	Angleterre	<p><u>Employers Liability Act de 1880</u> : a pour but d'établir et de régler la responsabilité des patrons, en ce qui concerne les dommages subis par les ouvriers à leur service. Elle ne comporte que dix articles.</p> <p><u>Workmen Compensation Act de 1897</u> : 1- Risque professionnel admis; 2- Le chef d'établissement doit réparer les dommages, dans une limite déterminée, causés par tous les accidents; 3- Les tribunaux ont une certaine latitude dans l'évaluation des dommages.</p>
	États-Unis d'Amérique	Lois analogues à la législation anglaise de 1880 : 1- Présume l'acceptation par l'ouvrier du risque inhérent à son travail; 2- Met à la charge du patron seulement sa faute ou celle de ses délégués. (Alabama, 1885 ; Massachusetts, 1887)

<p><u>Français</u></p> <p>Intermédiaire entre les deux premiers groupes.</p> <p>Les ouvriers sont garantis du paiement de leurs indemnités</p>	Canada	Ontario, 1886 - Chap. 28, 49 Vic. « un acte pour fixer la compensation aux ouvriers dans certains cas ». Cette loi est basée sur la loi anglaise de 1880, et elle est essentiellement une loi de responsabilité de l'employeur et non une loi de compensation.
	France	Loi française de 1898 : 1- Oblige le chef d'industrie de fournir une indemnité, dans le cas d'accident du travail, à ses ouvriers; 2- Les maladies professionnelles ne sont pas l'objet d'une réparation; 3- Les patrons peuvent se décharger du paiement des indemnités en assurant leurs ouvriers à des sociétés d'assurance.
	Québec	Loi de 1909 Ibid.



Le Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) et la question de la municipalisation du tramway de 1900 à 1930

Jonathan Lessard
Département d'histoire
Université de Montréal

Pour certains observateurs actuels, la privatisation de la Société des transports de Montréal serait la meilleure solution à ses problèmes de déficit chronique. D'après eux, une gestion privée de ce service serait plus efficace et n'entraînerait pas de diminution de la qualité du service. On entend parfois le même type de suggestions pour d'autres secteurs comme l'électricité, la santé ou l'éducation. Les promoteurs de la privatisation seraient peut-être intéressés d'apprendre qu'il n'y a pas si longtemps, tous les services d'utilité publique de Montréal étaient privés, y compris le réseau d'aqueduc. Au fil des années, le seul secteur ayant échappé à la gestion publique est le téléphone et sa compagnie phare : Bell. Voilà donc une belle base de comparaison : les services étaient-ils meilleurs alors? étaient-ils mieux gérés? la population en avait-elle plus pour son argent?

Dans le cadre de cet article sur la municipalisation des services publics au début du siècle à Montréal, nous étudierons plus précisément le cas des transports en commun. Pour ce faire, nous aborderons la question du point de vue de la frange de la population la plus

dépendante de ce service, c'est-à-dire les travailleurs de la Ville. Les sources utilisées pour cette recherche sont les comptes-rendus publiés dans certains journaux montréalais de l'époque (*La Presse*, *La Patrie*, *The Montreal City Star* et *Le Monde Ouvrier*) des réunions du Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) qui réunissait les représentants de tous les syndicats affiliés aux unions internationales et dont le rôle principal était de représenter leurs attentes auprès de la ville de Montréal et des organismes municipaux. Au cours de la période couverte, de 1900 à 1930, cela représente une collection d'environ 300 articles traitant directement de la question des tramways ou de thèmes connexes. Bien entendu, il est impossible de dire que l'opinion du CMTM rejoint exactement celle de tous les travailleurs, puisqu'il ne représente ni les membres des syndicats nationaux, ni ceux des syndicats catholiques, ni non plus, les travailleurs non-syndiqués. Cependant, on peut imaginer une certaine uniformité de points de vue des travailleurs puisqu'ils doivent tous se rendre au travail d'une façon ou d'une autre et que, sauf exception, aucun ne possède de moyen

de transport privé. De plus, comme le Conseil regroupe de loin le plus grand nombre d'ouvriers syndiqués à Montréal pendant toute la période¹, on peut raisonnablement penser qu'il représente un point de vue largement partagé par les travailleurs.² Quant à la période choisie, elle s'articule autour d'une date charnière, 1918, alors que la Ville signe un contrat original et déterminant avec la *Montreal Tramway Company* instituant un régime de gestion conjointe publique-privée du service. Elle nous permettra d'évaluer l'impact de ce changement en comparant les années subséquentes à la situation préalable.

Dans la première partie de cet article, nous brosserons un tableau général de la situation des transports en commun à Montréal à partir de la fin du XIXe siècle ainsi que la perspective du CMTM à propos de ce service : l'importance de la question des tramways pour ses membres, sa politique sur les compagnies de services publics et ses revendications particulières. Ensuite, nous aborderons l'autre point de vue en décrivant les entreprises fournissant le service de transport en commun, leurs relations avec les instances gouvernementales et le contexte général des compagnies privées de services publics. Finalement nous présenterons plus en détail l'événement majeur ayant lieu par rapport à cette question au cours de la période étudiée, c'est-à-dire la signature, en 1918, du contrat mentionné plus haut.

Le transport en commun et les ouvriers

L'exploitation d'un service de transports en commun à Montréal commence en 1861 avec l'installation progressive de lignes de tramways tirés par des chevaux. Les tramways hippomobiles sont lents, s'arrêtent à chaque fois qu'un passager le réclame et exigent un prix plutôt élevé pour un transport qui, en définitive, n'est pas beaucoup plus efficace que la marche. C'est avec l'électrification du réseau, en 1892, que le service de tramway commence

sa croissance vertigineuse à Montréal. Il devient véritablement un moyen de transport rapide, efficace et abordable à la majorité des citoyens. Cette nouvelle accessibilité s'explique par une augmentation progressive des salaires alors que le prix d'entrée demeure fixe depuis 1892, ainsi que par l'instauration de tarifs préférentiels pour les ouvriers à l'heure de pointe. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : la *Montreal Street Railway Company* transportait 11 millions de passagers annuellement en 1892, c'est déjà 60 millions en 1904 et 107 millions en 1914. Quant à la proportion de la main d'œuvre transitant par le réseau, il s'agit d'à peine 11% en 1892, mais de 41% en 1901 et de 63% en 1911.³ À titre de comparaison, notons qu'en 2004, selon les statistiques de la ville de Montréal, seulement 33% de la population se rendait à son lieu de travail en transport en commun.⁴

Plusieurs facteurs expliquent l'ampleur du phénomène. Le premier est très certainement l'explosion démographique de Montréal dont la population passe de 118 000 en 1861 à 554 000 en 1911.⁵ Montréal, alors la capitale économique du Canada, attire chaque année des milliers de personnes provenant d'un peu partout. Ce phénomène va de pair avec une importante extension géographique. La nécessité de loger les nouveaux arrivants repousse toujours davantage les frontières de la Ville qui absorbe au passage de nombreuses petites municipalités de l'île. Cette tendance est également renforcée par une croissance industrielle rapide et continue. Le centre-ville étant rapidement devenu encombré, les entrepreneurs s'installent de plus en plus à la périphérie où les terrains sont plus vastes et moins chers. Par ailleurs, plusieurs travailleurs souhaitent également quitter le centre-ville surpeuplé « [...] où les seuls terrains de jeux accessibles aux enfants sont les rues encombrées et dangereuses [...] » pour aller dans les banlieues où les loyers sont moins chers.⁶ Ces facteurs s'additionnent pour renforcer une tendance lourde : il est de moins en moins possible à Montréal

de faire tout ses déplacements à pied. D'autant plus que le développement industriel de la Ville se fait en longueur, longeant le fleuve au sud et le canal Lachine au nord.⁷ Le tramway devient rapidement indispensable à la croissance urbaine en permettant une circulation fluide entre les foyers des travailleurs, les usines et le centre commercial de la Ville. Réciproquement, la présence de ce réseau de communication renforcera la tendance déjà existante de spécialisation des quartiers sur le territoire desservi.

Compte tenu du grand nombre de travailleurs ayant recours au service de tramways, il n'est pas étonnant de constater qu'il s'agit d'un des enjeux les plus importants pour le CMTM. Le compte-rendu de la réunion du 8 septembre 1899 nous donne déjà le ton. On y constate que la compagnie de tramways « [...] n'est pas dans les bonnes grâces des délégués. », qu'elle offre un service insuffisant, et qu'une action du Conseil visant à améliorer le service serait « [...] bien vue par tous les ouvriers [...] ». ⁸ La position du CMTM vis-à-vis de la compagnie de tramways et de celles de services publics en général devient encore plus claire en 1903 alors qu'elle propose une plateforme aux candidats à l'élection municipale. En effet, on y retrouve en toute deuxième position l'article suivant : « La municipalisation de tous les services publics, tels que les tramways, l'éclairage électrique et au gaz, etc. » ⁹ Sur toute la période étudiée, le CMTM maintiendra à l'égard des compagnies de tramways qui se succéderont une attitude d'opposition et de revendication, ainsi que l'ambition de leur municipalisation.

Cette position n'est pas étonnante en cela qu'elle cadre tout à fait avec l'idéologie des unions internationales américaines telle que véhiculée par l'*American Federation of Labor* (AFL) de laquelle le CMTM a reçu sa charte en 1897. Contrairement aux socialistes ou aux Chevaliers du travail, les unions internationales ne rejettent pas les fondements du marché capitaliste du travail. Elles reconnaissent la

position défavorable des travailleurs dans le système, mais pensent pouvoir mettre à profit les mécanismes mêmes du marché en leur faveur. Leur ambition est d'augmenter le rapport de force des travailleurs vis-à-vis des propriétaires des moyens de production en se liguant pour contrôler l'offre de la main-d'œuvre en vue de négocier collectivement leurs conditions de travail. L'autre volet de leur action se situe au niveau de la revendication législative. C'est exactement là le rôle du CMTM qui sert de courroie de transmission des demandes des syndiqués auprès des différents paliers de gouvernement. Parmi les revendications les plus importantes, on retrouve la régulation du nombre d'heures de travail, l'assurance contre les accidents de travail, le contrôle de l'immigration et, bien sûr, la municipalisation des entreprises de services publics dont celles de transport en commun.¹⁰ Cependant, la municipalisation n'est certainement pas l'unique revendication des travailleurs quant au service de tramways.

Avant d'entrer dans le détail des griefs et revendications, il serait pertinent de noter l'importance du CMTM comme instance publique à Montréal. En raison des dizaines de milliers de travailleurs qu'il représente et par sa capacité à organiser des démonstrations publiques et par ses antennes politiques, le CMTM est un interlocuteur à ne pas négliger, tant pour les différents paliers de gouvernement que pour les compagnies de services publics. Par exemple, dès 1900, il fait pression sur le bureau des directeurs de la *Montreal Street Railway Company* en 1899 et 1900 pour faire accepter les billets à tarifs réduits pour les travailleurs à partir de 16h30 les mois d'hiver.¹¹ Comme cette revendication disparaît des comptes-rendus à partir de 1901 et qu'elle est mentionnée comme un acquis en 1915, on peut penser que le CMTM eut finalement gain de cause entre 1901 et 1902.¹² Un autre indice de l'importance du CMTM tient à la nomination par le premier ministre du Québec, Lomer Gouin, en 1916, à la demande du Conseil, d'un

représentant syndical sur la commission chargée de négocier le nouveau contrat entre la *Montreal Tramway Company* et la Ville de Montréal.¹³ Bien entendu, les impératifs politiques et financiers des gouvernements et des entreprises ont généralement le dessus sur les revendications du CMTM, mais le contraire eut quand même été étonnant.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, la question du prix du service n'occupe pas la place la plus importante dans les revendications du CMTM liées au transport en commun, du moins jusqu'en 1918. Cela s'explique assez facilement en raison du fait que, jusqu'à cette date, le prix n'a pas changé depuis l'électrification du réseau de tramways à Montréal en 1892. Si l'on se fie à l'indice général des salaires moyens¹⁴, le coût réel du billet était environ deux fois moindres en 1918 qu'en 1901. En 1910, un dirigeant du syndicat des charpentiers de Montréal évaluait que dans le budget type d'un foyer, les billets de tramways représentaient environ 2,4% du budget annuel, ce qui s'approche des dépenses allouées au poste « école » (2,3%)¹⁵. Nous pouvons donc considérer que les dépenses reliées au transport étaient quand même assez lourdes pour une famille, mais que leur importance relative avait tendance à diminuer au fil des années. De plus, les travailleurs bénéficiaient d'un tarif préférentiel aux heures de pointes le matin et le soir avec les billets jaunes, que l'on pouvait acheter au prix de 8 pour 25 cents (environ trois cents l'unité). Ce tarif représentait une escompte d'environ 30% par rapport aux billets réguliers de couleur bleue qui revenaient à 25 cents le paquet de six. Quant aux écoliers et aux apprentis, ils pouvaient voyager avec des billets à 25 cents pour 10.

Lorsqu'en 1918, la compagnie fait passer le tarif des ouvriers de 8 à 6 billets pour 25 cents, le CMTM proteste fortement et en appelle même à la Commission des utilités publiques du Québec. Bien qu'il s'agisse d'une augmentation très significative de 33%, comme nous l'avons vu, cela ne représente même pas

un rattrapage complet par rapport à l'augmentation des salaires et du coût de la vie en général. Cependant, l'augmentation soudaine n'en est pas moins lourdement ressentie par les travailleurs, d'autant plus qu'elle ne s'accompagne pas d'une amélioration de service. Avec la crise économique du début des années 20, la question du prix devient encore plus irritante. Les ouvriers connaissent alors des diminutions de revenus ainsi qu'une baisse importante de leur pouvoir d'achat. Les membres du Conseil considèrent que les tarifs de tramways devraient être diminués proportionnellement aux salaires. En 1921, un délégué fait remarquer que les employés de la *Montreal Tramway Company* ont perdu 12% de leurs revenus, ce qui représente une diminution importante des dépenses de la compagnie qui devrait paraître dans leurs tarifs.¹⁶

Un des problèmes qui fait l'objet d'une protestation constante sur toute la période étudiée est le nombre de voitures insuffisant, surtout aux heures de pointe. On se plaint que des milliers de citoyens doivent aller et revenir du travail debout, accrochés aux « straps » du tramway¹⁷, que dans la cohue, les gens se font voler par des pickpockets, (et) qu'ils sont « [...] secoués d'une façon disgracieuse. »¹⁸ Le sentiment des travailleurs est que la compagnie refuse d'honorer son engagement auprès de la Ville qui est d'offrir un bon service, ce qui signifie, pour eux, des places assises pour tous. En 1912, les délégués s'entendent sur une solution toute simple : « [...] pour remédier à la congestion des tramways, à certaines heures du jour, ainsi qu'à l'accommodation des citoyens, la compagnie devrait doubler le nombre actuel de ses voitures et fermer l'entrée d'un tramway une fois rempli. »¹⁹, rien de moins!

Bien que l'augmentation du nombre de voitures soit la proposition la plus fréquente, les délégués du CMTM soulèvent périodiquement l'idée de la construction d'un métro ou d'un train suspendu. Dès 1907, on considère qu'il est « [...] grand temps pour un train sus-

pendu ou une ligne de métro entre Lachine et Maisonneuve [...] » afin de soulager les problèmes de trafic.²⁰ Cela peut faire sourire lorsqu'on sait qu'il faudra attendre la fin des années 60 pour voir se concrétiser ce projet, mais il faut comprendre que les montréalais de l'époque considéraient leur Ville comme une grande métropole internationale et moderne. Puisque Londres avait déjà son métro depuis 1863, que Boston l'a eu en 1898, Paris en 1900, que le train aérien de New York datait de 1870 et son métro de 1904, il n'est pas surprenant que les membres du Conseil puissent penser qu'à Montréal, c'était pour bientôt. Ils ne sont d'ailleurs pas les seuls à le penser : en 1910, après avoir soumis un projet, la *Montreal Street Railway Company* obtient le droit exclusif de construire et d'exploiter un réseau de métro à Montréal.²¹ La compagnie juge par la suite le projet trop risqué et le laisse tomber, mais l'idée reste dans l'air.

Une autre question qui oppose le CMTM aux compagnies de tramway est celle de l'extension du réseau. Comme nous l'avons vu, Montréal s'étend chaque année plus loin géographiquement et les nouveaux quartiers dépendent de plus en plus de leur rattachement au réseau de transport en commun pour leur développement. Les travailleurs qui s'y sont installés pour des loyers moins chers et une meilleure qualité de vie, ou qui doivent s'y rendre pour aller travailler, demandent un meilleur service. Toutefois, la faible densité de population dans les nouveaux quartiers rend ces usagers peu intéressants pour les compagnies qui devront investir des sommes importantes pour une rentabilité proportionnellement moindre que le réseau du centre-ville. Comme nous le verrons plus bas, l'augmentation du trafic, l'extension du réseau et la baisse des tarifs sont les réclamations les plus difficiles à obtenir des compagnies de tramways car elles menacent leur rentabilité et leurs cotes à la bourse. En 1921, le délégué du syndicat des camionneurs au CMTM va même jusqu'à proposer la création d'un service d'autobus pour desservir les

banlieues.²² Bien sûr, il y voit de nouveaux emplois pour ses membres, mais il ne manque pas de vision puisque ce n'est qu'en 1925 que la *Montreal Tramway Company* ouvre une division autobus pour le service périphérique.

En dépit des exemples précédents, les changements technologiques apportés par les compagnies de tramways ne suscitent pas toujours l'enthousiasme. Par exemple, la *Montreal Street Railway Company* introduit en 1905 un nouveau système de tramway nommé *Pay As You Enter (PAYE)*. Auparavant, les usagers pouvaient embarquer librement dans le tramway et leurs titres de transports étaient ensuite vérifiés par un contrôleur. D'après la compagnie, ce système occasionnait des pertes d'environ 15% en raison des possibilités de fraude. Le nouveau système, breveté par la compagnie et repris par la suite à Chicago, Newark et New York, installe le conducteur à l'arrière sur une plateforme allongée par laquelle tous les usagers doivent passer et être contrôlés.²³ Selon certains critiques, cette innovation, servant principalement les intérêts de la compagnie, ralentit le service en forçant les utilisateurs à rentrer au compte-goutte dans le tramway²⁴. De plus, comme les passagers doivent ouvrir leurs manteaux pour y trouver leurs billets, ils se rendent ainsi plus vulnérables aux pickpockets.²⁵

Une autre innovation suscite davantage de protestations au CMTM, il s'agit du *One Man Car (OMC)*, c'est-à-dire un nouveau type de tramway ne nécessitant qu'un employé, plutôt que deux. Les nouvelles voitures de ce type, introduites en 1924, sont tellement impopulaires que la *Montreal Tramway Company* invite le CMTM à leur envoyer une délégation afin qu'elle puisse les convaincre des bénéfices de la formule.²⁶ Le Conseil refuse d'y donner suite, convaincu qu'il ne pourra faire changer la compagnie d'idée et préfère se plaindre à la Commission des tramways. Les protestations les plus véhémentes proviennent des représentants des travailleurs du tramway, ce qui semble assez logique. Bien sûr, ils craignent de perdre

des emplois, mais ils développent également plusieurs autres arguments qui convainquent les membres du CMTM : les tramways à un seul employé sont moins sécuritaires, moins efficaces, moins pratiques. L'unique conducteur, devenu responsable de tout ce qui se passe à l'intérieur et autour du tramway, s'acquitte plus lentement de la perception, ce qui augmente la congestion. En outre, il risque de faire plus d'erreurs, ce qui met en danger la sécurité des usagers. Sans compter qu'il ne pourra plus aider les enfants et les vieillards à monter à bord.²⁷

Face aux compagnies de transport en commun, le CMTM ne représente pas seulement les intérêts d'utilisateurs, mais également ceux de travailleurs. En 1917, il demande, par exemple, lors de la négociation du nouveau contrat avec la Ville, que la compagnie soit forcée d'accepter que ses employés puissent se syndiquer et s'affilier au CMTM (bien sûr!).²⁸ La construction à Montréal des voitures et différents équipements utilisés par la compagnie est un autre enjeu d'importance pour le Conseil. Selon les contrats signés avec la Ville, elle se doit d'en assurer la fabrication à Montréal et les ouvriers surveillent de près. En 1906, un délégué rapporte que la *Montreal Street Railway Company* a commandé 50 voitures à Ottawa alors que ce sont les travailleurs de Montréal qui financent cet achat en achetant leurs billets de tramways.²⁹ Quelques mois plus tard, la compagnie répond que les voitures construites à l'extérieur ne sont pas destinées à circuler sur le territoire de la ville de Montréal, mais plutôt dans les villes avoisinantes. Cette réponse ne fait rien pour rehausser l'image de la compagnie auprès des délégués, d'autant plus que nombre d'entre eux affirment avoir vu les nouveaux tramways circuler sur les rues Sainte-Catherine et Saint-Denis.³⁰ Dans le même ordre d'idée, le CMTM demande périodiquement au Conseil de ville de ne pas accorder à la compagnie le droit de transporter de la marchandise sur son réseau. Non seulement parce que le service est déjà insuffisant pour les usagers,

mais également pour protéger l'emploi de leurs membres camionneurs.

En plus de ces réclamations, le CMTM transmet également d'autres demandes plus marginales mais tout de même significatives. Par exemple, il défend farouchement la préservation des espaces verts, principalement ceux du parc du Mont-Royal. C'est peut-être en partie grâce à ses protestations que la compagnie n'obtient jamais le droit d'étendre son réseau sur le Mont-Royal. Le CMTM tient cette position jusqu'en 1926, alors qu'il approuve un tracé en zigzags n'empiétant pas sur ce parc, qui fait « [...] l'admiration des nombreux visiteurs qui nous viennent de presque toutes les parties du monde »³¹, tout en le rendant plus accessible aux ouvriers.³² En plus de ce souci écologique, on compte des demandes pour des abris aux arrêts, pour l'affichage de tableaux horaires, pour un meilleur chauffage dans les voitures, pour un service bilingue, ainsi qu'une demande plutôt avant-gardiste, soit d'interdire l'usage de la pipe dans les tramways. Cette dernière demande est toutefois jugée négligeable par le Conseil et rejetée.³³

De façon générale, ces revendications ne sont pas tellement différentes de celles d'aujourd'hui : les travailleurs syndiqués veulent un service plus efficace, plus confortable, plus étendu et moins cher. Il demeure cependant une différence fondamentale : alors qu'aujourd'hui le transport en commun est détenu et géré par le public pour le bien des usagers, il est alors détenu et administré par une entreprise privée dont l'unique objectif est la rentabilité et l'intérêt des actionnaires. Lorsque les usagers de nos jours sont insatisfaits du service, ils se butent au manque de ressources du gouvernement ou à son peu de souci de prioriser le transport en commun. À l'époque, les usagers font face à une entreprise dont les intérêts leur sont entièrement opposés, c'est-à-dire desservir un maximum de gens au plus haut tarif acceptable avec un minimum de voitures sur un réseau le moins étendu possible. On ne peut donc pas s'étonner que pour

les travailleurs syndiqués, la réelle et ultime solution au problème du transport à Montréal demeure la municipalisation de ce service et sa gestion par un organisme responsable devant le peuple.

Comme nous l'avons vu, la municipalisation des entreprises de services publics est une composante importante de l'idéologie des unions internationales auxquelles le CMTM adhère. Dans le corpus des comptes-rendus du Conseil, on retrouve plusieurs appels à la municipalisation des compagnies de gaz et d'électricité, ainsi que de l'aqueduc. Cependant, pour ce qui est des compagnies de tramways, il s'agit d'un réel leitmotiv. Elles sont passionnément détestées et les appels à la municipalisation accompagnent une bonne proportion des discussions les concernant. Dès 1902, on s'élève contre ces « [...] monopoles qui se sont emparés de la ville de Montréal pour en traiter les citoyens comme s'ils étaient leur chose propre »³⁴. En 1912, alors que la province vote une loi permettant la fusion des compagnies de tramway sur l'île, le Conseil dénonce ses « [...] articles défavorables qui lieraient les citoyens de la ville à perpétuité envers un monopole n'ayant jamais jusqu'à ce jour rempli ses obligations » et demande justice « [...] pour tous les citoyens, qui ne veulent pas être soumis arbitrairement à ce monopole qui les a exploités ignominieusement depuis déjà trop longtemps ».³⁵ Lorsqu'en 1918, le contrat entre la *Montreal Tramway Company* et la ville de Montréal est renouvelé pour 35 ans, le CMTM persiste à demander la municipalisation, quoiqu'il en soit moins souvent question. Il n'y a qu'entre 1915 et 1918 que le Conseil retire cette exigence dans le cadre des négociations du nouveau contrat, mais ce n'est qu'un compromis temporaire puisqu'ils maintiennent cet objectif à long terme.

Au delà des revendications du CMTM, il nous apparaît intéressant de présenter d'autres acteurs mêlés au transport en commun ainsi que le climat financier et politique

dans lequel ils évoluent. Montréal est-elle réellement la proie de monopoles sauvages et exploités ou s'agit-il d'une banale rengaine syndicale paranoïaque? Afin d'analyser cette question, nous traçons maintenant à grands traits l'historique des principales compagnies de tramways de Montréal tout en notant leurs relations avec les autres grosses entreprises et les différents paliers de gouvernement.

Les compagnies de tramways et le capitalisme de monopole

De 1861 à 1911, la *Montreal Street Railway Company* détient le monopole du transport en commun dans la ville de Montréal alors que les tramways sont tirés par des chevaux. En 1892, la transition vers le tramway électrique se fait grâce à l'impulsion d'une nouvelle équipe au conseil d'administration menée par le très ambitieux financier Louis-Joseph Forget. L'ancien conseil, dirigé par Jesse Joseph, considérait que l'électrification coûterait trop cher et ruinerait la compagnie.³⁶ Comme nous l'avons vu, ce fut le point de départ d'une énorme croissance telle que le montre l'augmentation du capital actions de la compagnie : de 2 millions en 1886, il passe à 18 millions en 1906. De même, ses revenus nets gonflent de 98 000 dollars en 1892 à 1,1 millions en 1906, soit une croissance de 1100% !³⁷ Aussi étonnant que cela puisse paraître aujourd'hui, l'exploitation du transport en commun est à l'époque un secteur extrêmement rentable.

Au début du siècle, la mode dans la haute finance était au *merger*, c'est-à-dire à la fusion d'entreprises, et ce, spécialement parmi les entreprises de services publics. En plus des enjeux liés à la spéculation sur les gains en capital, l'objectif principal des fusions est de créer des monopoles afin d'éliminer la concurrence et de fixer librement les prix³⁸. L'ambition de Forget pour Montréal est la création d'un énorme monopole de services publics comprenant les compagnies de gaz, d'électricité et de

tramways.³⁹ En 1901, la *Montreal Gas Company* fusionne avec la *Royal Electric Company* pour donner la *Montreal Light Heat and Power Company* que Forget co-dirige avec le plus grand homme d'affaires montréalais de l'époque : Herbert Holt. Dans son rapport annuel de 1903, grâce à la fusion d'une série d'autres entreprises, on peut lire : « Your company is now supplying all the gas and electricity used in the city of Montréal and surrounding suburbs. »⁴⁰ Déjà donc 1903, le duo Holt-Forget possèdent un monopole virtuel sur l'électricité, le gaz et le transport à Montréal.⁴¹ Quant à la *Montreal Street Railway Company*, en plus de son contrat exclusif avec la Ville jusqu'en 1922, elle a signé plus de 30 contrats différents avec 14 municipalités. Mais leur empire ne se limite pas aux services publics, Forget possède également un conglomérat de filatures, la *Dominion Cotton Mills*, ainsi que des usines métallurgiques opérées par la *Dominion Steel Company*.⁴² Quant à Holt, il siège sur pas moins de 135 conseils d'administration!⁴³

Les gouvernements municipaux sont les premiers à percevoir le danger des monopoles dans les services publics. Une fois les contrats signés, ces grosses entreprises offrent à peu près le service qu'elles veulent. Lorsqu'une d'entre elles ne tient pas ses engagements, le seul recours de la Ville est d'aller devant les tribunaux où elle se bute à des délais à l'infini ainsi qu'à une certaine complaisance des juges et du gouvernement provincial envers les grandes entreprises.⁴⁴ Le pouvoir de négociation de la Ville de Montréal face aux trusts contrôlant des services aussi essentiels pour ses citoyens que l'eau, l'électricité, le gaz et le transport en commun, est d'autant plus faible que plusieurs politiciens sont corrompus, que de nombreux contrats sont octroyés par patronage et que bon nombre des échevins (conseillers municipaux) ont des liens directs avec les conseils d'administration des grandes entreprises. Il semble qu'on peut même acheter jusqu'aux promotions des agents de police et des pompiers!⁴⁵

Tout comme le CMTM, d'autres groupes municipaux deviennent assez rapidement sensibles au problème des monopoles et de la corruption politique. Des réformes sont entreprises dont la création d'un Bureau de contrôle à la suite d'un référendum tenu en 1909 à l'instigation du gouvernement provincial. Placé au dessus des échevins, le Bureau dont les membres sont élus par l'ensemble des citoyens est chargé de voir à ce que les décisions soient prises dans le sens du bien commun.⁴⁶ La mesure contribue à assainir les mœurs politiques, mais crée une certaine confusion quant aux pouvoirs respectifs des échevins et des commissaires du Bureau, ce qui entrave le processus de décision.

Au niveau provincial, en 1909 toujours, le premier ministre Lomer Gouin fonde la Commission des services d'utilité publique du Québec (CSUPQ) dans le but de calmer la grogne contre les trusts. L'existence même d'une telle commission est une première remarquable au Québec. Cependant, ses pouvoirs sont plutôt limités. Par exemple, elle ne peut révoquer les contrats signés entre les entreprises et les villes et elle ne peut rien contre une entreprise si les deux n'arrivent pas à s'entendre sur un contrat. De fait, les grosses compagnies reçoivent assez bien la nouvelle commission qui leur permet de régler les litiges avec un organisme indépendant plutôt qu'avec des échevins motivés par les gains électoraux. D'autant plus que celle-ci s'avère rapidement très complaisante à leur égard, comme nous le verrons dans le cas de la *Montreal Tramway Company*.⁴⁷

En 1910, il y a un nouveau changement d'équipe au Conseil d'administration de la *Montreal Street Railway Company* dont un nouveau président : E. A. Robert. Celui-ci souhaite fonder une nouvelle entreprise qui rachètera toutes les compagnies de tramways de l'île afin d'en faire un monopole. Mais ses négociations avec la Ville échouent. Il faut dire que l'existence d'une certaine concurrence sur l'île constitue un de ses rares atouts des villes dans

leurs négociations avec la compagnie de tramways.⁴⁸ Robert ne perd pas de temps et s'adresse directement à Québec qui lui octroie une charte en 1911, le fameux « bill des tramways » contre lequel le CMTM proteste avec véhémence. La charte donne à la nouvelle compagnie, la *Montreal Tramway Company*, le mandat d'unifier le service de transport en commun sur l'île en rachetant toutes les compagnies et de négocier une nouvelle entente avec la Ville.⁴⁹ Il faudra six ans avant que ce nouveau contrat soit signé, comme nous le verrons en détail plus bas.

La transaction ne se traduit pas seulement par la création d'un monopole mais elle représente également une juteuse opération de « mouillage de stocks » (*stock watering*). En simplifiant, le conseil d'administration de la *Montreal Street Railway Company* s'est vendu la compagnie à lui-même sous la nouvelle étiquette de *Montreal Tramway Company*. Le capital de la MSRC n'était que de 10 millions, mais on en profite pour faire augmenter substantiellement la capitalisation de l'entreprise à 23 millions, ce qui va lui permettre de justifier des profits sur 23 millions plutôt que sur 10. Le tout se fait avec l'approbation de la Commission sur les services d'utilité publique qui essaie de se justifier par la suite en disant que la nouvelle franchise légitime l'augmentation du capital et qu'en plus de l'intérêt du public, il faut tenir compte aussi de celui des actionnaires. Un peu plus tard, la Commission demande à la compagnie l'accès à ses installations et à ses livres de compte afin d'évaluer si elle détient le matériel nécessaire pour honorer son contrat. Mais elle refuse de coopérer, forçant la Commission à de longues poursuites judiciaires qui retardent l'enquête pendant plusieurs années.⁵⁰ Cet exemple met en lumière aussi bien la mauvaise foi de la compagnie que la complaisance et la faiblesse de la Commission.

On retrouve une histoire similaire 15 ans plus tard impliquant une autre entreprise de service public. En 1926, le sénateur Webster,

qui est aussi administrateur de la *Montreal Tramway Company*, apprend par des amis que la Ville s'apprête à municipaliser la *Montreal Water and Power* qui possède l'aqueduc de Montréal. Avec un groupe d'investisseurs, il achète la compagnie en douce peu de temps avant que la Ville fasse une offre d'achat. Payé 10 millions de dollars, il réussit à lui revendre pour 14 millions⁵¹. Plusieurs organisations, dont le *Board of Trade*, comprennent le stratagème et organisent une coalition d'organismes municipaux pour tenter de bloquer l'achat. L'appui du CMTM est sollicité ce qui provoque de longs débats. Tous les délégués sont d'accord pour la municipalisation, mais certains considèrent que ce n'est pas une raison pour payer quatre millions de trop. Finalement, le CMTM décide de ne pas participer à la coalition craignant qu'il s'agisse d'une tactique des capitalistes pour empêcher la municipalisation d'un service public.⁵²

Il faut bien comprendre qu'à l'époque, les investisseurs dans les compagnies de services publics font des profits bien davantage en gains en capital que le retour en dividendes. Ce sont des compagnies fortement capitalisées avec un énorme potentiel de croissance en fonction de l'augmentation de la population, des ententes signées avec les villes et des fusions de compagnies. En plus, leurs administrateurs ont donc tout intérêt à limiter au maximum les coûts d'opérations afin de libérer du capital et maximiser leur profit. Dans le cadre des négociations avec les villes, ils cherchent aussi à les informations concernant les revenus et les profits de la compagnie qui ne doit pas paraître trop rentable. Un des gestionnaires de la *Montreal Street Railway Company* développe même une nouvelle façon de présenter les rapports financiers dans le but de les rendre plus difficiles à lire. Cette technique sera par ailleurs officiellement adoptée par les autres membres de la *Street Railway Accountant American Association*!⁵³

Tout compte fait, la stratégie de ces entreprises n'offre pas tellement de surprises.

Dans un secteur de l'économie encore très peu réglementé tant du côté des compagnies que de celui de la protection du consommateur, les entreprises de services publics se comportent comme n'importe quelle entreprise, recherchant la rentabilité et le profit maximal pour leurs actionnaires et leurs administrateurs. Dans l'équation, le fait de rendre un service public n'a pas tellement d'importance, il s'agit d'un produit comme un autre que l'on souhaite vendre au meilleur prix. Quant aux instances gouvernementales, elles tentent de trouver l'équilibre entre plusieurs facteurs : d'une part, elles ont un besoin essentiel des services rendus par ces entreprises qui génèrent aussi des emplois et des revenus fiscaux; d'autre part, il leur faut limiter la voracité de ces entreprises pour garder la faveur de l'électorat. C'est ce qu'illustre les rapports entre la nouvelle *Montreal Tramway Company* et la ville de Montréal que nous analysons dans la dernière partie de cet article. Après avoir étudié en détail le long processus de négociation du contrat qui a mené la Ville à allouer une franchise pour 35 ans, nous analyserons le contrat lui-même ainsi que son impact sur le service de tramway dans les années subséquentes. Les tractations qui entourent la négociation permettront de comprendre le point de vue du CMTM et des groupes qui sont impliqués .

Le contrat de 1918 entre la Ville et la compagnie

Lorsqu'en 1911 le gouvernement provincial de Lomer Gouin vote le *bill* 112, dit « *bill* des tramways », la Ville et le CMTM sont furieux. Comme nous l'avons mentionné, la nouvelle *Montreal Tramway Company*, n'ayant pas pu s'entendre avec le Conseil municipal, s'est adressé directement à Québec et obtint la charte qu'elle souhaitait accompagnée du mandat de fusionner toutes les compagnies de transport en commun de l'île de Montréal.⁵⁴ La loi stipule qu'un contrat devra être signé entre la compagnie et la Ville dans les 30 jours, mais il

faudra plutôt 7 ans! Montréal perçoit évidemment l'octroi de la charte par Québec comme une violation de sa juridiction.⁵⁵ Le CMTM voit également la chose d'un très mauvais œil, adoptant une résolution d'opposition comprenant les arguments suivants : le *bill* menace l'autonomie de la Ville, il aliène les citoyens à un monopole n'ayant jamais fourni un service satisfaisant, il permet une augmentation injustifiée du capital de la compagnie et il empêchera à long terme la municipalisation de ce service que les syndicats réclament depuis longtemps.⁵⁶

Montréal est alors dirigée par le maire Médéric Martin, un populiste d'origine ouvrière, qui profite de l'occasion pour se faire du capital politique en menant la lutte contre les trusts, une action à la mode et bien vue de la population. Ce point de vue ne fera rien pour faciliter les négociations avec la compagnie.⁵⁷ Il espère obtenir une amélioration du service et l'extension du réseau ainsi qu'une part des profits pour la Ville issus de l'exploitation du transport en commun. Une de ses premières actions est d'émettre une plainte à la Commission sur les services d'utilité publique comme quoi la *Montreal Tramway Company* n'honore pas son contrat hérité de la *Montreal Street Railway Company*, encore valide jusqu'en 1922. Afin d'empêcher la Commission d'examiner ses installations et ses livres, la compagnie enclenche des poursuites pour questionner les pouvoirs et la juridiction de la Commission, ce qui fige pratiquement le processus de négociation avec la Ville jusqu'en 1913.⁵⁸

De 1911 à 1914, le CMTM maintient la même position qu'il réitère à plusieurs reprises : il est contre toute nouvelle franchise à la MTC et en faveur de sa municipalisation immédiate. Cependant, en 1914, le Conseil change sa position et s'oppose à la municipalisation des tramways. Le changement est si surprenant que le journaliste de *La Patrie*, qui rédige la chronique ouvrière, s'étonne et doute de l'information transmise par son collègue :

Nous empruntons cette affirmation au compte rendu d'un de nos confrères du matin; nous ne faisons que la citer, car elle nous étonne, étant encore d'opinion que le travail à la journée et la municipalisation étaient des principes chers au travail organisé. Notre confrère a dû faire erreur.⁵⁹

En fait, son confrère n'a pas fait d'erreur. Le CMTM supporte toujours le principe de la municipalisation des compagnies de tramways, mais il considère que dans les circonstances, ce serait une mauvaise idée. Ce renversement est le fruit des réflexions d'un comité spécial chargé d'étudier la question. Le comité publie un rapport complet en janvier 1915 qui nous permet de mieux comprendre ses motifs.

En premier lieu, le rapport réitère que « [...] le désir suprême des classes ouvrières est la municipalisation de tous les services d'utilité publique et que tous nos efforts devraient tendre à ce but ».⁶⁰ Cependant, acheter la compagnie de tramway maintenant aurait probablement des effets désastreux qui nuiraient à la cause en offrant un mauvais exemple de municipalisation. Avant de le faire, il faudrait s'assurer que les autorités qui hériteraient de la gestion du service soient suffisamment compétentes pour l'administrer correctement. Or, tout indique que ce ne soit pas le cas puisqu'il y a trop de dissensions au Conseil municipal et que l'antagonisme entre le bureau de contrôle et les échevins, dont les pouvoirs et fonctions respectives sont mal définis, laisse entrevoir nombre de difficultés dans l'avenir. De plus, la situation financière catastrophique de la Ville ne permet pas l'achat de la compagnie. En raison de la crise financière due en grande partie à la guerre, l'emprunt de 35 à 40 millions de dollars nécessaire à la municipalisation serait très difficile à obtenir et très coûteux. Finalement, force est de constater que les différents corps publics de la Ville, « [...] les hommes d'affaires, les membres de professions et les citoyens marquants [...] »⁶¹, sont toujours opposés à l'idée et qu'il faut s'y résigner pour l'instant. Le comité propose donc de cesser d'exiger la municipalisation et de plutôt trans-

mettre à la Ville des demandes précises afin d'obtenir le contrat le plus satisfaisant possible en attendant un moment plus propice.

Malgré ce changement de cap, le CMTM ne marche pas main dans la main avec le maire Martin, réélu en 1914, avec, dans son programme, la promesse de mener à bout la négociation avec la *Montreal Tramway Company*. Cependant, pour le Conseil cela ne signifie pas un chèque en blanc qui réclame à plusieurs reprises qu'aucune franchise ne soit accordée sans référendum. Le maire refuse sous prétexte que son élection est une preuve suffisante de l'appui de la population. John T. Foster, le président du CMTM, réplique qu'il n'a pas été élu à la majorité et qu'au cours de sa campagne, il n'a jamais fait de proposition claire quant au contenu de la franchise.⁶²

Comme les négociations n'aboutissent toujours pas, le Premier ministre du Québec, Lomer Gouin, décide de former en 1916 une commission de cinq personnes chargée d'étudier la question et d'imposer aux parties un nouveau contrat de 35 ans au terme duquel la Ville pourrait racheter la compagnie. À priori le CMTM s'élève contre la nomination d'une commission irresponsable au peuple qui déciderait de son avenir.⁶³ Quelques mois plus tard, le Conseil reconnaît qu'il s'agit probablement de la seule solution possible compte tenu que l'affaire traîne depuis des années et qu'elle divise le bureau des commissaires et le conseil municipal. Il demande cependant qu'un représentant de la classe ouvrière fasse partie de la commission. Lomer Gouin accepte d'y nommer Alphonse Verville, membre de l'Union des plombiers et ex-député au fédéral du Parti ouvrier dans la circonscription de Maison-neuve.⁶⁴

En mars 1917, le comité du CMTM chargé de la question des tramways produit un rapport contenant des propositions qui sont adoptées et envoyées à la Commission des tramways. Parmi celles-ci, on retrouve la demande d'un tarif uniforme sur l'île en tout temps, ce qui signifierait que le tarif accordé

aux travailleurs devienne le tarif de base pour tous. On propose également qu'une contribution annuelle de la compagnie à la Ville soit fixée par des experts et que cet argent soit mis dans un fond spécial dédié à la municipalisation. On voudrait aussi que la Ville ait le contrôle sur le service offert, tant au niveau de la fréquence que de l'extension du réseau, que les employés de la compagnie puissent s'organiser, s'affilier au CMTM et qu'un salaire minimum leur soit garanti pour toute la durée de la franchise. Finalement, il est suggéré qu'un métro soit construit par une commission indépendante pour ensuite être loué à la *Montreal Tramway Company*.⁶⁵

La Commission étudie la question pendant un an avant de soumettre un contrat qui est endossé par la Ville et la compagnie le 9 février 1918. En résumé, il impose une des premières mises en application d'un principe nouveau en vogue aux Etats-Unis : le service au prix coûtant en partenariat public-privé. Voyons donc rapidement les clauses du contrat.

Dans le but « [...] d'assurer à la population un système de transport et des moyens de communications rapides et efficaces »⁶⁶, on prévoit la création de la Commission des tramways, une commission permanente responsable de toutes les décisions concernant le transport en commun sur l'île de Montréal, que ce soit l'extension du réseau, la fréquence du service, les ententes avec les employés, etc. Elle est constituée de trois commissaires nommés par le lieutenant gouverneur n'ayant pas de liens ou d'intérêts ni avec la Ville ni avec la compagnie. Leur rémunération, leurs ressources matérielles et leur soutien technique sont financés par la *Montreal Tramway Company*. Afin de remplir leur mandat, les commissaires ont le droit de consulter les livres de compte et de visiter sans restrictions les installations de la compagnie. Peut-être les auteurs du contrat tentent-ils de prévenir ainsi les problèmes rencontrés par la Commission sur les services d'utilité publique quelques années auparavant.

Dans tous les cas, la création de cette commission retire effectivement la gestion des transports en commun des mains de la Ville et de la compagnie.

Pour sa part, la compagnie obtient le privilège d'opérer le monopole du service de transport en commun dans la ville de Montréal jusqu'au 24 mars 1953. Pendant toute la durée du contrat, les actionnaires ont la garantie d'obtenir à chaque année des dividendes de 6% sur le capital de l'entreprise, fixée dans le contrat à 36 millions de dollars selon l'estimation de la firme Herdt, Ogilvy et Lapierre. Cependant, il s'agit là de l'unique profit admissible, tout autre excédent devant être réinvesti dans le service, d'où l'appellation de gestion au prix coûtant. Dans le même ordre d'idées, la compagnie ne peut vendre ou louer son équipement ou se livrer à d'autres activités commerciales. Elle devra également verser à la Ville 500 000\$ chaque année pour l'exploitation de sa franchise. À l'échéance du contrat, pour peu qu'elle ait donné un préavis de six mois, la Ville peut racheter la compagnie au prix de sa valeur estimée par des experts, plus 10 pour cent.

De prime abord, le contrat peut sembler très intéressant pour le CMTM et les usagers en général. Le transport en commun sera géré par une commission autonome ayant pour mandat d'offrir un service efficace, les profits de l'entreprise sont limités et la municipalisation est envisageable à moyen terme. De plus, le contrat contient d'autres clauses avantageuses. Ainsi, il protège les parcs des rails de tramways et il stipule que tous les édifices et les équipements doivent être construits à Montréal s'il est possible de le faire aussi avantageusement qu'ailleurs. De plus, il anticipe même sur la loi 101 en exigeant le bilinguisme de tous les employés! Pourtant, il ne faudra pas attendre plus de cinq mois pour que le Conseil réclame l'annulation du contrat et demande à nouveau la municipalisation.⁶⁷ Nous verrons pourquoi un peu plus bas.

Pour les autres protagonistes, le tableau est plus nuancé. La Ville obtient bien 500 000\$ annuel-

lement, ce qui est loin d'être négligeable, mais elle se voit entièrement retirer le dossier du transport en commun. Ce n'est pas tellement surprenant puisque ses échevins et ses commissaires ont démontré dans toute cette affaire une incapacité chronique à s'entendre et à prendre des décisions. Quant à la compagnie, le mécontentement général vis-à-vis de son service offert depuis de nombreuses années ne la rendait guère plus crédible pour l'avenir. On peut pourtant se demander pourquoi une compagnie aussi puissante et faisant partie d'un réseau financier aussi important a-t-elle accepté un accord la privant de son autonomie et de sa liberté de générer autant de profit qu'elle le souhaite. C'est que la situation a changé. Avant la guerre et la poussée inflationniste, alors que la compagnie pouvait espérer non seulement des dividendes de plus de 6%, mais également d'importants gains en capital, cet accord aurait été impensable. Mais, en 1918, un retour de 6% garanti pendant 39 ans est une offre tout à fait intéressante.

D'autant plus que, comme nous l'avons vu, le capital de la compagnie est surévalué. Et c'est là que le bât blesse pour les simples usagers : la Commission des tramways doit d'abord s'assurer que les actionnaires reçoivent un dividende de 6% sur sa capitalisation de 36 millions et la Ville, ses 500 000 dollars, tout en continuant à offrir le service. La compagnie se rend vite compte que les recettes ne suffisent pas et elle augmente les tarifs des billets afin de combler son déficit. Le CMTM est furieux, d'autant plus que l'augmentation n'est accompagnée d'aucune amélioration du service. Un des délégués, qui a lu le texte du contrat, explique la situation à ses confrères et compare la nouvelle franchise à « une belle machine qui consomme malheureusement trop de gasoline ». ⁶⁸ Le Conseil persiste dans ses protestations mais les jeux sont faits, même la Commission des services d'utilités publiques, l'instance d'appel de la Commission des tramways, n'y peut rien puisqu'elle est également tenue de faire respecter les contrats existants. La seule op-

tion serait de faire invalider la loi qui reconnaît à la compagnie une valeur de 36 millions, mais on ne le croit pas possible. ⁶⁹ En 1924, le CMTM exige toujours un retour aux tarifs de 1917, blâmant la surévaluation de la compagnie et critiquant également les 500 000 dollars redevables à la Ville. Selon eux, il s'agit d'une taxe municipale déguisée prélevée dans les poches de la catégorie la plus pauvre de la population. ⁷⁰

En définitive, le contrat de 1918 ressemble vraiment à « une belle machine qui consomme trop de gasoline ». Les lourdes redevances annuelles devant être payées aux actionnaires et à la Ville empêchent une réelle gestion au prix coûtant pour le bénéfice des citoyens. Dans les comptes-rendus des délibérations du CMTM de 1918 à 1930, on retrouve toujours le même niveau d'insatisfaction vis-à-vis du transport en commun, si ce n'est que les plaintes sont désormais adressées à la Commission des tramways. À partir de la Seconde Guerre mondiale, l'équilibre budgétaire devient de plus en plus précaire. Un ensemble de facteurs s'additionne pour mener la vie dure aux compagnies de transport urbain. Avec l'augmentation des salaires, davantage de gens peuvent se payer une voiture, ce qui renforce la tendance vers l'étalement urbain. Avec un plus grand territoire à couvrir, dont plusieurs secteurs à faible densité de population, l'extension du réseau devient de moins en moins rentable. De plus, il devient nécessaire de renouveler l'équipement, ce qui est coûteux. En 1944, les dépenses équivalent déjà aux recettes. ⁷¹

Ces problèmes permettent d'envisager plus facilement une éventuelle municipalisation, même pour la compagnie. Pour le public, la situation devient insupportable. Par exemple, il est révélé en 1948 que la compagnie n'a acheté que 18 tramways depuis 1930! ⁷² De plus, des révélations laissent voir des pratiques comptables suspectes ayant permis aux administrateurs d'induire les membres de la Commission des tramways en erreur. En 1950, un tribunal d'arbitrage sur le transport en commun à Mon-

tréal juge que la *Montreal Tramways Company* n'a pas fourni le service qu'elle aurait dû et que celui-ci devrait être municipalisé.⁷³ En 1951, deux ans avant l'échéance du contrat de 1918, le gouvernement québécois crée la Commission des transports de Montréal qui achète la compagnie de tramways, le plus grand réseau privé du Canada. L'opération se déroule sans grands débats car on s'y attendait depuis longtemps.⁷⁴

Pour les travailleurs du début du siècle, la question du transport en commun est un sujet important, probablement encore davantage qu'il ne l'est aujourd'hui. À l'époque, tous les services publics : eau, électricité, gaz, étaient offerts par des entreprises privées, les transports en commun y compris. Les très grandes entreprises qui les opéraient évoluaient dans un marché non réglementé et étaient devenues généralement des trusts et des monopoles grâce à des acquisitions, des fusions et des ententes exclusives avec les villes. Villes qui, par ailleurs, n'avaient généralement qu'un pouvoir de négociation très limité face à ces géants financiers. Le fait de fournir un service essentiel ne changeait rien à l'objectif de ces compagnies : réaliser des profits maximum, ni à la façon de l'atteindre : réduire les coûts au maximum. En conséquence, les citoyens obtenaient le service qu'on voulait bien leur fournir et n'avaient généralement pas d'alternatives. La compagnie de tramways de Montréal ayant toujours exploité son service en exclusivité sur le territoire, il n'y avait aucune compétition pour maintenir un haut niveau de service au plus bas prix.

En conséquence, pendant toute la période étudiée et par la suite, les travailleurs syndiqués de Montréal, par le biais de leurs représentants du CMTM, revendiquent la municipalisation du service de transport en commun tout comme celle de toutes les compagnies de services publiques. Afin de satisfaire partielle-

ment aux demandes des citoyens, les différents paliers de gouvernement font des efforts pour contrôler les trusts de services publics : la Commission des services d'utilité publique et la Commission des tramways, par exemple. Cependant, dans le cas de la *Montreal Tramway Company*, ces tentatives n'améliorent pas beaucoup les choses, au contraire, elles sont en partie la cause d'une augmentation de tarif. En fin de compte, il faut attendre que la compagnie devienne déficitaire pour que la province la rachète. Se vérifie ainsi l'adage voulant que dans les services publics, l'état nationalise les déficits et que le secteur privé privatise les profits.

Je ne crois pas que beaucoup de gens aujourd'hui regrettent que le transport en commun soit détenu et administré par les pouvoirs publics. Si ça n'avait pas été le cas, il est douteux qu'aujourd'hui Montréal puisse avoir un métro que le CMTM réclame pourtant depuis le tournant du siècle. Et puis, quoiqu'on puisse en penser le matin en se rendant au travail, coincé dans un wagon de métro, ou en attendant l'autobus à -30 degrés, il est tout aussi douteux que nous puissions avoir un aussi bon service alors que plus de la moitié des revenus de la STM proviennent de diverses formes de subventions (pour un total d'environ 430 millions en 2004)!⁷⁵

Notes et référence

¹ Sylvie Murray et Élyse Tremblay, Conseil des travailleuses et travailleurs du Montréal métropolitain : Cent ans de solidarité, Histoire du CTM 1886-1986, Montréal, VLB, 1987, p. 22. En 1902, le CMTM déclare représenter 15 000 ouvriers dans 38 syndicats affiliés.

² Jacques Rouillard, Le syndicalisme québécois : deux siècles d'histoire, Boréal, Montréal, 2004, pp. 39-40

³ Norman R. Ball, Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada. Boréal, Montréal, 1988, pp.78-81.

⁴ Ville de Montréal: Service du développement économique et du développement urbain, Profil

- socio-économique : profil complet, janvier 2004, p. 9
- ⁵ André Vigneau et Richard Simon., Répertoire, fonds de la Montreal Street Railway Company, STCUM, 1996, p. v
- ⁶ Montreal Daily Star, vendredi 8 janvier 1915, p. 9 (traduction libre)
- ⁷ André Vigneau et Richard Simon, Répertoire du fonds de la Montreal Tramway Company, STCUM, 1995, p. 1
- ⁸ *La Presse*, 8 septembre 1899, p. 2
- ⁹ *La presse*, 11 décembre 1903, p. 10
- ¹⁰ Jacques Rouillard, *Le syndicalisme...*, p. 43
- ¹¹ *La Presse*, 2 février 1900, p. 3
- ¹² *La Patrie*, 8 janvier 1915, p. 8
- ¹³ *La Patrie*, 22 décembre 1916, p. 8
- ¹⁴ Frank H. Leacy., *Statistiques historiques du Canada*, Statistique Canada, 1983, section E198-375. Il ne s'agit pas d'un indice propre au Québec ou à Montréal, mais il n'est utilisé que pour donner une idée générale.
- ¹⁵ *La Patrie*, 7 février 1911, p. 5.
- ¹⁶ *Le Monde Ouvrier*, 20 novembre 1921, p. 1
- ¹⁷ *Montreal Daily Star*, 19 juillet 1907, p. 14
- ¹⁸ *Montreal Daily Star*, 5 juillet 1907, p. 5 (traduction libre)
- ¹⁹ *La Patrie*, 16 août 1912, p. 2
- ²⁰ *Montreal Daily Star*, 5 juillet 1907, p. 5 (traduction libre)
- ²¹ André Vigneau et Richard Simon, Répertoire, fonds de la Montreal Street Railway..., p. 3
- ²² *La Presse*, 4 mars 1921, p. 23
- ²³ André Vigneau et Richard Simon, Répertoire, fonds de la Montreal Street Railway..., p. 10
- ²⁴ *La Patrie*, 5 novembre 1926, p. 7
- ²⁵ Robert Prévost, *Cent ans de transport en commun motorisé*. Les Publications Proteau, Montréal, 1993, p. 127
- ²⁶ *Le Monde Ouvrier*, 20 avril 1926, p. 1
- ²⁷ *Montreal Daily Star*, 5 novembre 1926, p. 25
- ²⁸ *Montreal Daily Star*, 16 mars 1917, p. 10
- ²⁹ *La Presse*, 7 septembre 1906, p. 11
- ³⁰ *La Presse*, 22 mars 1907, p. 13
- ³¹ *La Presse*, 5 février 1926, p. 11
- ³² *Le Monde ouvrier*, 6 février, p. 1
- ³³ *La Presse*, 4 juillet 1913, p. 9
- ³⁴ *La Presse*, 18 avril 1902, p. 8
- ³⁵ *La Patrie*, 8 mars, 1912, p. 1
- ³⁶ Norman R. Ball, *Bâtir un pays...*, p. 78
- ³⁷ André Vigneau et Richard Simon, Répertoire, fonds de la Montreal Street Railway..., p. 10
- ³⁸ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain*, Boréal, Montréal, pp. 437-440
- ³⁹ Robert Rumilly, *Histoire de Montréal*, Tome III, Fides, 1972, p. 312
- ⁴⁰ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's moment*. « The organization and regulation of canadian utilities, 1830-1930", Temple University Press, Philadelphia, 1988, p. 105
- ⁴¹ Ibid. pp. 204-206
- ⁴² Ibid. pp. 204-206
- ⁴³ Robert Rumilly, Tome III., p. 346
- ⁴⁴ Robert Rumilly, *Histoire de Montréal* Tome IV, Fides, 1974, p. 72
- ⁴⁵ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's moment...*, p. 128
- ⁴⁶ Robert Rumilly, Tome III, p. 400
- ⁴⁷ Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Boréal, 1992, p. 259
- ⁴⁸ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's moment...*, pp. 203-204
- ⁴⁹ Norman R. Ball, *Bâtir un pays...*, p. 87
- ⁵⁰ André Vigneau et Richard Simon, Répertoire du fonds de la Montreal Tramway Company, p. 1
- ⁵¹ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's moment...*, pp. 205-206
- ⁵² Robert Rumilly, Tome IV, p. 94
- ⁵³ *Le Monde Ouvrier*, 9 avril 1927, p. 1
- ⁵⁴ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's moment...*, pp. 122-126
- ⁵⁵ La Montreal Terminal Railway Company, la Montreal Street Railway Company, la Suburban Tramway and Power Company et la Montreal Park & Island Railway Company.
- ⁵⁶ Robert Prévost, *Cent ans...*, pp. 182-189
- ⁵⁷ *La Patrie*, 8 mars 1912, p. 1
- ⁵⁸ Robert Prévost, *Cent ans...*, p. 194
- ⁵⁹ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's moment...*, pp. 248-251
- ⁶⁰ *La Patrie*, 17 juillet 1914, p. 4
- ⁶¹ *La Patrie*, 8 janvier 1915, p. 8. Tout le paragraphe paraphrase les extraits du rapport publiés dans cet article.
- ⁶² Ibid. p. 8
- ⁶³ *Le Monde Ouvrier*, 4 octobre 1916, p. 8
- ⁶⁴ *Le Monde Ouvrier*, 4 septembre 1916, p. 2
- ⁶⁵ *La Patrie*, 22 décembre 1916, p.8; MURRAY, *Conseil des travailleuses...*, p. 33
- ⁶⁶ *Montreal Daily Star*, 16 mars 1917, p. 18
- ⁶⁷ Contrat entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal, fait et passé sous l'autorité des lois 7, George V, chapitre 60, section 28, et 1 George V, 2ième session, chapitre 77 et ratifié par la loi 8, George V, chapitre 84, section 75, sanctionnée le 9 février, 1918. Article 23 (section entièrement basée sur ce contrat)

⁶⁸ *La Patrie*, 5 juillet 1918, p. 7

⁶⁹ Ibid. p.7

⁷⁰ *La Presse*, 5 septembre 1919, p. 4

⁷¹ *Montreal Daily Star*, 22 août 1924, p. 2

⁷² Norman R. Ball, *Bâtir un pays...*, p. 96

⁷³ Robert Prévost, *Cent ans...*, p. 256

⁷⁴ André Vigneau et Richard Simon, A., Richerd, S.,

« Quelques notes historiques sur la Montreal

Tramways Company : complément à l'histoire

administrative », Site de la STM, [http://](http://www.stm.info/en-bref/ancetr6b.htm)

www.stm.info/en-bref/ancetr6b.htm (consulté le 21

avril 2005)

⁷⁵ Norman R. Ball, *Bâtir un pays...*, p. 96

⁷⁶ Société des transports de Montréal, Budget 2004,
p. 7



Fecteau, Jean-Marie. *La liberté du pauvre, crime et pauvreté au XIX^e siècle québécois*, Montréal, VLB éditeur, 2004, 455p.

Georges Massé
Département des sciences humaines,
Université du Québec à Trois-Rivières

En 1989, Fecteau publiait son « Un nouvel ordre des choses. La charité, le crime, l'État au Québec, de la fin du XVIII^e siècle à 1840. » Cette fois-ci il prend le relais de cet ouvrage en analysant les perceptions et les représentations que les sociétés de l'Europe de l'Ouest et de l'Amérique du Nord se font du crime et de la pauvreté au XIX^e siècle. Par cette étude, l'auteur consolide l'hypothèse qu'il émettait à la fin de son ouvrage antérieur à l'effet que l'expansion des formes de régulation sociale, instaurées au tournant du XIX^e siècle, diffèrent profondément de l'expansion effective qu'elles vont connaître au cours de ce siècle.

Par ailleurs cet ouvrage marque une rupture avec l'idée que le modèle de régulation libérale, qui se met en place au milieu du XIX^e siècle, va se poursuivre sans contestations jusqu'au milieu du XX^e siècle alors que seront enfin adoptées des législations qui, en s'inspirant du Keynésianisme, jettent les bases de ce que l'on appellera par la suite l'État - Providence.

Ce modèle libéral de régulation du crime et de la pauvreté ne se dessine pas à la manière d'un long fleuve tranquille qui ne connaîtrait



pas de perturbations. Au contraire, les nouvelles sciences sociales, les luttes ouvrières et l'action des membres réformistes de l'élite contestent fermement la vision individualiste et apolitique de la régulation sociale de ce modèle libéral que défendent les éléments conservateurs au pouvoir dans les sociétés occidentales.

Il y a donc dans la deuxième moitié du XIX^e siècle une remise en question du modèle libéral. C'est ce que Fecteau se propose de nous faire connaître en examinant « avec attention le discours de légitimation des politiques et des innovations institutionnelles, discours qui est partie intégrante du vaste débat occidental sur le crime et la pauvreté. » (p. 11)

Il s'agit essentiellement de brosser ce que l'auteur appelle une « histoire générale des représentations et des modes de traitement » (p.12) du crime et de la pauvreté. Une histoire

générale qui cherche aussi à caractériser la trajectoire québécoise en cette matière. Trois parties étayent cette démonstration. La première s'intitule « Régulation et libéralisme au Québec. » Il nous semble que le grand mérite de cette partie réside dans sa portée méthodologique et épistémologique. On y discute de la nature de l'histoire et, dans la veine des travaux de Kosellek, de la nécessaire reconnaissance de la fragilité des sociétés. (p.19) Des sociétés constamment soumises au choc des inégalités et des tensions. Un peu à la manière de Bernard Lepetit, Fecteau estime qu'il lui faut « faire de la régulation un concept historique, c'est-à-dire une manière de penser le passage du temps et ses effets sur la trame du réel. » (p.23)

Les sociétés dont la trame est tissée d'inégalités de classe et de genre engendrent des problèmes sociaux. L'auteur prête une attention particulière à trois formes de dysfonctionnement social (pauvreté- maladie-crime) qu'il faut évaluer à l'aune de leur durée dans le temps et de leur étalement dans l'espace. (p.45)

Encore faut-il disposer d'un outil conceptuel adéquat. Les premières générations de sociologues vont travailler avec le concept de contrôle social qui va perdre son efficacité heuristique aux mains de l'école fonctionnaliste qui réduit le concept à sa seule fonction de contrôle de la déviance et qui, de ce fait, passe à côté ou par-dessus l'interaction entre les acteurs et les institutions. Pendant un certain temps, l'approche « from the bottom up » avait permis de corriger le tir en prenant en compte le point de vue des masses populaires. Le péché de cette approche est de postuler la passivité des masses. (p.28) Les travaux de Foucauld et de Goffman vont renouveler toute la question du contrôle social en mettant l'accent sur les rapports de pouvoir des dominants. Finalement c'est au sociologue Van Krieken qu'il faut attribuer l'invalidation complète du concept de contrôle social. (p.29)

Dès lors, le concept de régulation sociale s'implante dans le champs des sciences sociales. Son principal mérite est de transcender le principe de domination inhérent à l'idée du contrôle social et d'échapper au statisme qu'on lui reproche. Le cadre conceptuel postulé par Fecteau cherche à décortiquer et à comprendre les processus de changement que subissent les sociétés. Bref « la régulation apparaît ainsi comme un instrument conceptuel permettant non pas d'analyser la persistance des systèmes à travers le temps, mais plutôt le jeu des contradictions qui amène tout mode de régulation à se transformer, et éventuellement, à disparaître ». (p.44-45)

L'auteur veut pallier aux lacunes de l'historiographie québécoise qui, en matière de « rapport État/individus dans le libéralisme » (p.65-66), projette l'image d'une relative linéarité. Il veut combler ces lacunes par l'établissement des rythmes de la régulation libérale au XIX^e siècle. Il adopte la périodisation suivante pour bien caractériser ces rythmes : 1. « 1680 – 1815 : L'utopie libérale et le changement du monde. » (p.76-78); 2. « 1830-1870 : L'époque ambiguë du libéralisme. » (p.78-81); 3- « 1870-1930 : Crise du libéralisme : l'émergence des discours critiques. » (p.81-86)

Des rythmes pour ponctuer la prise en charge de la pauvreté et du crime au XIX^e siècle. Pourquoi cette régulation prend-elle l'épithète de « libérale »? Parce que « tant sur le plan politique que sur les plans économique et idéologique, la liberté est le concept moteur qui qualifie, plus que tout autre les mutations de ce siècle » (p.53). Pour que la liberté prenne cette amplitude sémantique il fallait sortir de la « crise du système ancien de la régulation du crime et de la pauvreté » (chapitre 3) qui se produit au Canada durant les années 1791 à 1840. Cette crise du système ancien conduit à penser qu'il est de la responsabilité de l'autorité de prendre en charge la pauvreté. Une période de remise en question marquée par trois façons

de penser la réforme des masses : une mouvance philanthropique, une mouvance malthusienne et une mouvance chrétienne. (pp.105-111)

Chacune, à leur manière, ces mouvances tentent de répondre à la misère urbaine dans les centres industriels à partir des années 1830. Les observateurs de la scène urbaine commencent à parler de paupérisme. On utilise ce terme pour distinguer la pauvreté de l'indigence. Ce qui conduit à une stigmatisation de l'indigence. C'est le cas de l'Angleterre qui, en 1834, adopte une loi pour modifier ses Lois des pauvres et se dote d'un réseau de « workhouses ». Dorénavant « les hommes valides sont virtuellement exclus de toute possibilité d'assistance publique hormis l'internement dans les « workhouses » ». (p. 119)

En Angleterre, comme ailleurs en Occident, les lois pénales connaissent un durcissement. Les débats entourant le durcissement de l'appareil répressif de l'État trouvent leur écho au Canada. L'auteur traite de cette question dans la deuxième partie de son ouvrage qui est consacrée au « crime et sa répression à l'ère libérale ». C'est ainsi qu'on apprend que la loi canadienne de 1843 va entraîner une nouvelle logique de la régulation du crime. (p.148) Cette loi établit une distinction entre le pénitencier, - où l'on incarcère les personnes condamnées à des peines supérieures à deux ans, - et la prison que l'on réserve à la petite délinquance (peines inférieures à deux ans).

Les transformations progressives des sociétés industrielles débouchent sur le constat de l'inadéquation des mesures punitives. Les mentalités évoluent et l'on prend conscience des ambiguïtés du libéralisme. À tel point qu'à la fin du XIX^e siècle se déploie une mise en cause radicale des éléments principaux de la vision libérale du crime. (p.169) On insistera désormais sur la spécificité du phénomène criminel qu'il importe de resituer dans l'ensemble social plutôt que de l'isoler. (p.170)

Ce « retour du social » (p.169) se substitue à la raison punitive (p.153) dans les manières de concevoir l'emprisonnement, et le travail en prison par exemple.

Ce retournement idéologique est en grande partie imputable au développement des sciences sociales et à l'expansion de nouveaux phénomènes politiques : extension du suffrage, luttes populaires et féministes, partis ouvriers. Ces nouvelles formes de « régulation démocratique », comme dit l'auteur, poussent à réviser en profondeur les principes de la pénalité libérale. (p.170) Décidément Fecteau bat en brèche l'approche continuiste des travaux historiques consacrés à ces questions. C'est ce qu'il démontre aussi dans le cas de « la régulation de l'enfance délinquante et en danger » (p.179 – 207) qu'il aborde au cinquième chapitre. Donc au tournant du XX^e siècle, dans la foulée de la revalorisation de la famille ouvrière et de l'expansion du mouvement ouvrier et du mouvement social, on pose un regard neuf sur l'enfance.

Que l'on confie à l'État la régulation du crime et de la déviance est une chose. La régulation libérale de la pauvreté en est une autre. Elle interpelle différemment les principes philosophiques, moraux et sociaux des personnes et des institutions. Il devient donc nécessaire d'appliquer un nouveau concept de la pauvreté qui ne porte pas ombrage au principe de la liberté individuelle. En outre, il faut que ce concept de pauvreté puisse réconcilier l'idée de progrès avec l'acceptation de la misère. Toutes ces questions sont discutées dans la troisième partie intitulée « La pauvreté et sa prise en charge à l'ère libérale ».

Contrairement au consensus historiographique, Fecteau défend la thèse voulant que le XIX^e siècle ne soit pas le siècle de la charité libérale. Selon cette thèse, les pays industrialisés sont intervenus de façon constante et systématique pour combattre les maux de l'industrialisation.(p.215) L'effervescence des mouvements ouvriers force les gouvernements à adopter des

politiques pour compenser les carences de l'économique. Les crises des années 1874 et 1893 serviront de catalyseur à la prise en charge de la misère. L'économie charitable ne résiste pas au choc de cette réalité. La conception de la charité libérale, appliquée depuis les années 1840-1850 et présupposant une dépolitisation de la pauvreté, devient obsolète à partir des années 1880.

La classe ouvrière dont on avait cantonné les actions au plan de la société civile acquiert lentement un nouveau statut qui va contribuer à la repolitisation de la pauvreté. (p.249) C'est alors que s'établit une nouvelle distinction entre la pauvreté et le paupérisme qui va concourir à une pratique nouvelle. Dans le domaine scientifique, les sciences sociales formulent une critique de la pauvreté en mettant l'accent sur le manque de revenus et le chômage dont les classes laborieuses sont victimes. Ainsi la pauvreté échappe à l'ancien critère moral et acquiert une certaine objectivité par le fait qu'elle est mesurable, comme le montre la vaste enquête conduite par Charles Booth sur la pauvreté à Londres.

Bref la pauvreté devient un problème social. (p.253) Les sciences sociales en émergence mettent donc l'accent sur les agrégats sociaux (associations, corps, classes). C'est le point de vue adopté par les Booth et Rowntree. Au Canada c'est aussi le cas de Léon Gérin et Hubert Brown Ames. C'est également la perspective qu'emprunte l'encyclique « Rerum novarum » (p.320) et qui motive Mgr. Bruchési quant il déclare, en 1910, qu'il est favorable à l'aide de l'État en matière de charité. Une déclaration qui se concrétisera par l'adoption, en 1921, de la loi d'Assistance publique prévoyant un financement public largement majoritaire tout en laissant la gestion du réseau à l'Église. (p.325 et 328).

Ces questions que nous escamotons sont largement traitées au chapitre VII portant le titre « Religion et Église dans l'économie de la charité ». Il y défend l'idée qu'il faut

considérer le catholicisme de la transition à la modernité comme « partie prenante de l'univers libéral, et non comme son envers » (p.268).

Il en va de ce chapitre, comme du reste, le traitement global que nous avons fait de cet ouvrage en empruntant une voie rapide que nous imposait le temps dont nous disposions et l'espace que ce Bulletin nous attribue. Cette procédure expéditive ne rend pas justice à la démarche dense et riche, mais aussi touffue, adoptée par ce volume. Par sa valeur conceptuelle, méthodologique et épistémologique, c'est un ouvrage incontournable. Un instrument de référence indispensable qui devrait prendre sa place dans le coffre à outils de tous ceux qui travaillent dans le domaine de l'histoire sociale.
