Document generated on 07/15/2025 9:55 p.m.

Recherches sociographiques

Donald MACKAY, *L'histoire du CN*

Richard Leclerc

Volume 35, Number 1, 1994

URI: https://id.erudit.org/iderudit/056852ar
DOI: https://doi.org/10.7202/056852ar

See table of contents

Publisher(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (print)
1705-6225 (digital)

Explore this journal

Cite this review

Leclerc, R. (1994). Review of [Donald MACKAY, *L'histoire du CN*]. *Recherches sociographiques*, *35*(1), 149–151. https://doi.org/10.7202/056852ar

Tous droits réservés © Recherches sociographiques, Université Laval, 1994

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

l'acquisition par certaines catégories de travailleurs de bons régimes de retraite privés, à savoir la mise à la retraite, au nom de droit au repos, d'autres catégories de travailleurs sans provisions suffisantes.

Quant au rôle de l'État, le président du Conseil du patronat (Ghislain DUFOUR) réclame une politique concertée des travailleurs vieillissants pour qu'ils ne fassent pas seuls les frais de ce qu'il appelle «l'engorgement du marché du travail». Gaston CHARLAND estime que l'enjeu économique est tel qu'un investissement dans la formation des travailleurs vieillisssants serait amplement justifié. Le président de la CSN (Gérald LAROSE) par contre constate une situation de chômage et estime que le «vieillir en emploi» implique nécessairement une politique d'emploi. Le ministre reconnaît qu'il y a chômage, mais il propose l'adaptation de la main-d'œuvre par la formation et l'employabilité plutôt que par des mesures de création d'emploi.

Tout se passe comme si ce colloque chevauchait constamment le présent et l'avenir, le chômage actuel et la future pénurie de main-d'œuvre, l'élimination des travailleurs vieillissants et leur maintien en emploi restera toujours, au-delà des faits démographiques, tributaire des hypothèses économiques. Les possibilités d'emploi pour les travailleurs vieillissants risquent d'être limitées encore longtemps, la diminution du nombre de nouveaux entrants sur le marché du travail et les programmes publics d'incitation au travail ne pouvant, à eux seuls, renverser la tendance actuelle au désemploi qui comporte d'importants coûts sociaux à long terme. *Vieillir en emploi* semble être une question que seuls quelques secteurs économiques et certaines entreprises de grande taille ont les moyens de se poser, tandis que les autres sont occupés à survivre.

Enfin, si la gestion du vieillissement en emploi apparaît comme une question cruciale pour l'avenir, elle prend des allures d'utopie lorsqu'elle est discutée dans une conjoncture économique marquée par l'expulsion de la main-d'œuvre. Cette situation d'urgence empêche les partenaires de voir quels choix fondamentaux de société seront nécessaires pour faire du «vieillir en emploi» une réalité de demain. Ce qui est en jeu, au-delà de la rentabilité à court terme et de la retraite confortable, c'est la dynamique productive d'une société dont la population sera plus âgée.

Verena HALDEMANN

Département de sociologie,
Université de Moncton.

Donald MACKAY, *L'Histoire du CN*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1992, 473 p.

Le grand rêve des politiciens canadiens du XIXe siècle était de construire des chemins de fer à la grandeur du territoire pour favoriser l'unification politique et économique de la nouvelle nation. Des entreprises ferroviaires ont ainsi vu le jour grâce à l'aide financière des pouvoirs publics.

Comme la population était trop peu nombreuse et le territoire trop vaste pour assurer la rentabilité financière du réseau ferroviaire canadien, plusieurs compagnies de transport sur

rail furent acculées à la faillite. Lorsque des entreprises importantes, comme le Canadien Nord et le Grand Tronc furent confrontées à ce destin tragique, le gouvernement canadien ne put rester passif. Le Canadien National (CN) allait naître en 1919. Sa mission était de sauver plusieurs voies ferrées condamnées à la fermeture, situation qui aurait contribué à l'isolement et à la stagnation de plusieurs petites communautés dont la survie reposait sur la présence de ce lien vital. Par ailleurs, les gouvernants empêchaient du même coup la création d'un puissant monopole du transport dominé par le Canadien Pacifique.

Contrairement à la plupart des auteurs l'ayant précédé, à l'exception de STEVENS (1960), MacKay a consacré son livre à l'histoire du Canadien National, la première société d'État créée par le gouvernement du Canada.

Cet ouvrage se révèle une source inestimable de références quant à la « vie » tumultueuse du CN, de ses origines jusqu'à nos jours. Il se veut avant tout un récit chronologique, retraçant les principales étapes qui ont marqué l'édification de cette grande entreprise ferroviaire publique. On y cerne les conditions ayant contribué tant à sa gloire qu'à ses insuccès.

Né de la fusion d'entreprises privées, le Canadien National n'était pas une compagnie comme les autres. Bien que son mandat l'ait obligé à produire des dividendes, ses liens avec son actionnaire principal, le gouvernement fédéral, allaient compliquer ses activités ainsi que sa gestion quotidienne. De plus, il fut mal accepté par la compagnie rivale, le Canadien Pacifique, qui ne voulait pas verser d'impôts pour soutenir la concurrence, et les relations n'ont pas toujours été au beau fixe entre les deux.

L'influence omniprésente des politiciens et d'un conseil d'administration composé de représentants régionaux, nommés davantage en raison de leurs liens avec le parti ministériel que de leurs connaissances ferroviaires, allait réduire sa rentabilité économique. À plusieurs occasions, c'est la « partisanerie » ou la mission sociale de l'entreprise qui a prévalu dans la prise de décision. Catalyseur du nationalisme canadien, la société s'est vu confier à plusieurs reprises, notamment dans la région des Prairies, le mandat d'ouvrir des territoires inhabités afin d'y favoriser l'installation d'immigrants. Rentable politiquement, ce type d'opération s'est avéré la plupart du temps improductif — économiquement — pour le Canadien National.

L'auteur a étudié l'histoire du CN par l'entremise des acteurs principaux qui y ont contribué, c'est-à-dire, ses présidents, ses administrateurs et bien sûr les hommes politiques. Mais l'historien manque d'objectivité dans l'analyse des activités et des dirigeants de l'entreprise (signalons que le livre a été commandé par le Canadien National). De plus, MacKay fait peu d'observations critiques sur la gestion interne du CN ayant souvent tendance à invoquer des causes extérieures pour justifier certains problèmes auxquels étaient confrontée la société publique.

Roman-spectacle, le livre de MacKay mystifie et glorifie certains pionniers du rail canadien, ce qui dans l'esprit de cette publication ne constitue pas une lacune. Il s'emploie dans son volumineux ouvrage à présenter les aspects humains de l'aventure par le biais d'interviews, de la retranscription des Débats de la Chambre des Communes et des archives du Canadien National. Cette approche lui permet de raconter avec saveur les obstacles qu'eurent à affronter les administrateurs de la société d'État face à un public, des gouvernants et une concurrence souvent peu compréhensifs à son égard.

Avec de nombreuses illustrations à l'appui, tant des photographies en noir sur blanc que des cartes géographiques, MacKay nous fait revivre les péripéties de l'épopée des chemins de

fer publics canadiens. Il utilise un style vivant permettant de rejoindre le grand public pour décrire une entreprise ayant façonné l'histoire ferroviaire et le développement socio-économique du Canada.

Signalons que MacKay a cru bon de placer à la fin de son livre une bibliographie sur le sujet étudié. Toutefois, l'absence de notes de bas de pages constitue une des principales faiblesses méthodologiques de l'ouvrage. Cette carence ne permet pas au lecteur de retrouver l'origine de la source citée par l'historien et d'approfondir un thème particulier.

L'Histoire du CN constitue une contribution attendue dans un champ de recherche dominé par les «apologistes» du Canadien Pacifique. Ce livre plaira non seulement à la personne attirée par l'aventure ferroviaire, mais également au politologue intéressé par le fonctionnement du système politique canadien. Vu sous l'angle de l'épopée du rail, il offre une nouvelle perspective sur les relations entre les dirigeants politiques, économiques et la population.

Richard LECLERC

Chercheur attaché au Centre Japon,
Université Laval.

Roger BERNARD, *Le travail et l'espoir. Migrations, développement économique et mobilité sociale*, Hearst (Ontario), Éditions du Nordir, 1991, 396 p.

Ce n'est évidemment pas au titre, mais au sous-titre qu'il faut se référer pour avoir une idée du contenu de cet ouvrage. Plus précisément, celui-ci a pour objectif de dégager les causes socio-économiques et les conséquences sur la mobilité sociale de la migration québécoise vers la région de Hearst (nord-est de l'Ontario). Pour réaliser cet objectif, l'auteur propose une analyse sociologique du processus migratoire basée sur les données d'une enquête et de diverses entrevues. Il estime en effet —et on ne peut que lui donner raison— que pour rechercher les causes (et les conséquences) de la migration, il ne suffit pas d'énumérer «des facteurs explicatifs pondérés» (obtenus à partir d'une analyse de régression portant sur des données agrégées), mais qu'il faut «retourner à l'acteur», c'est-à-dire au migrant lui-même. Au-delà de la monographie de l'expérience migratoire d'une sous-population très limitée (par ses effectifs et par son contexte géographique), c'est donc à une véritable reconceptualisation du processus migratoire que nous convie l'auteur.

On ne pourra reprocher à ce dernier d'être avare de ses données et de ses sources. Près de la moitié de l'ouvrage est constitué d'annexes méthodologiques, bibliographiques et surtout statistiques. Si l'on doit lui être reconnaissant de nous livrer tous les détails sur l'échantillonnage, la collecte, le questionnaire, la codification, etc., si on peut le comprendre d'avoir négligé l'une ou l'autre référence bibliographique (DUCHAC, LANGLOIS), par contre on peut se demander si un peu plus de discrimination n'eût pas été de mise dans le choix et la construction des tableaux statistiques. Était-il vraiment nécessaire de consacrer un tableau