

LE TEMPS ET LES TRANSPORTS

Par Anna Shea

Traduit de l'anglais

Essai réalisé dans le cadre du cours
« History of Québec Institutions » du baccalauréat en histoire,
Dispensé à l'automne 2001 par le professeur Brian Young
Université McGill

Le 7 mars 2002

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
L'époque préindustrielle : des cloches et des horloges.....	1
Espace préindustriel : les animaux et les bateaux.....	3
Espace industriel : les trains	4
Le temps industriel : les usines et la standardisation	5
Conclusion.....	7

Introduction

Au 21^e siècle, la plupart des gens ne font aucun cas de sauter hors du lit dès que sonne le réveil électrique, de jeter un coup d'œil à leur montre à quartz toutes les minutes pour ne pas rater un rendez-vous ou de se rendre au travail à 80 km à l'heure. Cela leur semble tout naturel. Et pourtant, il y a moins de cent cinquante ans, de nombreux Canadiens se levaient avec le soleil, écoutaient les cloches de l'église du village pour savoir quand prier, travailler et se reposer, et se rendaient au travail à la vitesse à laquelle leur cheval daignait bien trotter ce matin-là. De toute évidence, notre rapport au temps est fondamentalement lié à la façon dont nous nous déplaçons dans l'espace. Les deux ont été profondément touchés par la révolution industrielle.

L'époque préindustrielle : des cloches et des horloges

À une époque préindustrielle lointaine, le rythme du temps était déterminé par le soleil ou le cycle des marées. Le mot anglo-saxon *tīd*, qui signifie saison ou heure, a d'ailleurs donné naissance aux deux termes anglais modernes de *time* et de *tide*, qui signifient respectivement " temps " et " marée ". Le travail effectué à cette époque médiévale, qui se résumait à de petits travaux des champs ou à du travail artisanal, était donc nécessairement accompli en harmonie avec le monde naturel. Les journées n'étaient pas divisées en heures, mais en tâches, comme faire la traite, tricoter, manger, coudre, prier et dormir. De même, les années n'étaient pas divisées en mois, mais selon le cycle des saisons et les fêtes religieuses.

Les cloches, la plus importante des premières innovations technologiques servant à marquer le temps, reflétaient l'importance accordée par la société aux cycles environnementaux. L'usage de ces instruments a commencé à se répandre largement aux douzième et treizième siècles afin de régler la journée des travailleurs. À cette époque, on sonnait les cloches en fonction de l'" heure solaire ". En été par exemple, le travail commençait plus tôt et se terminait plus tard qu'en hiver, puisque les journées avaient plus d'heures d'ensoleillement. On pouvait entendre les cloches à des kilomètres dans la campagne environnante, ce qui permettait aux gens de coordonner leurs temps de travail et de repos. Le travail dans ce camp de bûcherons¹ était effectué en harmonie avec l'" heure solaire " naturelle.

Mais les cloches étaient davantage que de simples régulateurs du travail de la communauté. Le son des cloches annonçait une multitude d'autres événements, comme les naissances, les mariages, les décès, l'heure du marché, le couvre-feu, les offices, les festivals et les incendies. Les cloches du village, situées dans le clocher de l'église locale, servaient également de pivot pour l'identité des villageois en tant que communauté chrétienne. Dans la France du 18^e siècle, de nombreux paysans se sont mobilisés, avec succès, pour empêcher le gouvernement laïque qui a suivi la Révolution de retirer les cloches des

¹ Voir l'artefact du musée : *Lumbering on the Upper Ottawa River*, ON-QC, 1871, I-63216

clochers de leurs églises. Les chrétiens nord-américains étaient tout aussi fiers de leurs cloches. Au 19^e siècle, il était fréquent de procéder à des cérémonies de “ baptême ” élaborées, où les cloches, après avoir été aspergées d'eau bénite et bénies par les saintes huiles, recevaient des noms ainsi que plusieurs parrains et marraines. Ce compte rendu relate le baptême de la plus grosse cloche de l'église Notre-Dame de Montréal, un bourdon appelé Jean Baptiste :

Après la bénédiction, et pendant que les fidèles chantaient le Te Deum, on revêtit la cloche d'abord d'une immense tunique blanche de toile fine, puis d'une robe de velours cramoisie, garnie de galons d'or et d'argent. Enfin, comme c'est l'usage, l'Évêque fit tinter le bourdon, les parrains et marraines à sa suite...

Manifestement, pour les gens de l'époque préindustrielle, les cloches jouaient un rôle important comme régulatrices de leurs activités quotidiennes et symboles de leur identité.

Lorsque les horloges sont apparues entre les 10^e et 14^e siècles, les cloches n'ont pas été mises immédiatement à l'écart. À l'origine, ces deux instruments renforçaient mutuellement les symboles d'autorité et de prestige de la chrétienté.² Coûteuses et encombrantes, les premières horloges, jusqu'au 16^e ou 17^e siècle, n'étaient placées que sur les flèches des clochers des églises. Cette photographie³ montre la plus vieille horloge en Amérique du Nord, qui fut construite en 1701 à l'entrée du Séminaire Saint-Sulpice de Montréal. Le lien étroit entre les cloches, les horloges et le temps est d'ailleurs illustré par le fait que le mot irlandais *clóg*, signifiant cloche, a donné naissance au terme anglais *clock* et au mot français cloche.

Avec l'augmentation des activités commerciales et l'avancement de la technologie, les horloges sont devenues plus petites, plus abordables et plus précises, supplantant ainsi graduellement les cloches. Les grandes horloges étaient placées sur des bâtiments laïques imposants, comme les hôtels de ville.⁴ Les gens riches achetaient leurs propres horloges, comme l'horloge de parquet, inventée en Angleterre en 1658. La montre de poche,⁵ véritable luxe au 18^e siècle, a commencé à être produite en série et à bon marché en 1806, et fut par la suite considérée comme une nécessité. Comme le démontre cette photo⁶ d'un salon montréalais, les horloges en sont venues à faire partie de l'ameublement courant des résidences de la haute société. Pour les gens des classes moyennes et inférieures, cependant, l'horloge était l'objet le plus précieux de la maison. Dans les années 1820, il était possible dans certains États américains de payer ses achats avec des horloges au lieu de l'argent! Les développements préindustriels en matière d'horlogerie illustrent comment on commençait à distinguer le temps de la nature et de la chrétienté, pour en faire une unité de mesure contrôlée par la société.

² Voir l'artefact du musée : Église paroissiale épiscopale protestante de Montréal, achevée en 1821, M1242

³ Voir l'artefact du musée : Old Seminary and clock, Notre Dame Street, Montreal, QC, about 1890, VIEW-2568.1

⁴ Voir l'artefact du musée : Town Hall clock, Halifax, NS, 1901, VIEW-3425.0

⁵ Voir l'artefact du musée : Montre, M9776

⁶ Voir l'artefact du musée : Entrance hall for Mrs. Fleet, Montréal, QC, 1926-27, VIEW-23808

Espace préindustriel : les animaux et les bateaux

Les développements préindustriels ayant marqué la notion du temps ont été accompagnés d'un changement radical dans la façon dont les gens se déplaçaient d'un lieu à l'autre. Avant la révolution industrielle, la plupart des gens se déplaçaient à pied. Ceux qui possédaient des chaussures n'avaient pas les moyens de s'offrir ces élégants talons hauts en soie,⁷ et auraient opté plutôt pour des chaussures durables et pratiques comme les mocassins et les raquettes.⁸ Inventées par les peuples autochtones du Canada, les raquettes étaient populaires auprès des colons et des marchands de fourrures. Un autre mode de transport hivernal ingénieux emprunté des Premières nations est le traîneau à chiens,⁹ grâce auquel on pouvait transporter de lourdes charges sur de longues distances. En ville, les chiens étaient également attachés à des chariots, comme en témoigne le tableau de Robert Sproule.¹⁰ Mais avant l'industrialisation, l'animal le plus important utilisé pour le transport était le cheval. Ces cow-boys¹¹ des prairies dépendaient du cheval pour gagner leur vie. Ce sont également des chariots tirés par des chevaux, comme ceux de la place d'Armes de Montréal¹², qui ont permis à l'Europe de bénéficier de son premier système de service postal, lorsque les Britanniques ont créé le service de malle-poste dans les années 1780.

À l'instar de ces modes de transport terrestres, la navigation était très importante à l'époque préindustrielle. Les autochtones de langue algonquine fabriquaient des canots d'écorce,¹³ les Iroquoiens construisaient des canots sculptés dans du pin, et les Inuits fabriquaient des kayaks en peau de phoque. Ces vaisseaux autochtones étaient les principales embarcations utilisées par les marchands de fourrures, puisque à l'ouest des Grands Lacs, les voies d'eau étaient trop étroites et pas assez profondes pour les grands navires. Cet artiste anonyme¹⁴ n'avait manifestement jamais fait de canot auparavant – les pagayeurs se font face! Pour traverser l'Atlantique ou les Grands Lacs, les Européens utilisaient des embarcations plus grandes comme les sloops ou les schooners. Pendant plus de 300 ans, ces grands bateaux à voile¹⁵ ont été pour les Européens le seul moyen d'atteindre l'Amérique du Nord, jusqu'à l'invention des navires à vapeur au tournant du 18^e siècle. On peut voir sur ce tableau¹⁶ les trois types de bateaux dont il est question ci-dessus.

Exception faite des marins, des explorateurs et des marchands de fourrures qui voyageaient à bord de ces bateaux, la majorité des gens de l'ère préindustrielle n'avaient pas l'habitude de voyager régulièrement, ou du moins de se déplacer sur de grandes distances. La plupart des gens n'étaient

⁷ Voir l'artefact du musée : Chaussures, M972.53.1.1-2

⁸ Voir l'artefact du musée : Raquettes, ACC1148

⁹ Voir l'artefact du musée : Dog trains loaded, starting for the North, AB, 1898, MP-0000.3305

¹⁰ Voir l'artefact du musée : Monument Nelson, Montréal, et prolongement ouest de la rue Notre-Dame, M302

¹¹ Voir l'artefact du musée : Ranching in the Canadian West. Group of cowboys, AB(?), about 1900, MP-1985.34

¹² Voir l'artefact du musée : Place d'Armes, Montreal, QC, watercolour by Richard Dillon, 1804, copied for Robert Glasgow, VIEW-14815

¹³ Voir l'artefact du musée : Wigwam dans le Bas-Canada, M19893

¹⁴ Voir l'artefact du musée : Montréal, M972.81.3

¹⁵ Voir l'artefact du musée : Shipping, St. John harbour, NB, 1870, I-48461.1

jamais sortis de leur village, et les voyages dépendaient grandement des forces de la nature comme les animaux et l'eau.

Espace industriel : les trains

Tout cela a changé radicalement au milieu du dix-neuvième siècle avec la construction des chemins de fer. En 1836, le tout premier train à vapeur du Canada parcourait une distance de 23 km de La Prairie à Saint-Jean, au Québec. L'un des premiers grands chemins de fer fut celui du Grand Tronc qui après sa construction en 1860, reliait Sarnia, en Ontario, à Portland, dans le Maine. On peut admirer ici l'intérieur somptueux d'une voiture du Grand Tronc.¹⁷ En 1876, la construction du chemin de fer intercolonial reliant les Maritimes à l'Ontario et au Québec fut terminée. Dix ans plus tard, le Canadien Pacifique était terminé, reliant la Colombie-Britannique au reste du Canada. Ce chemin de fer couvrait une distance d'environ 6 000 km de rails! Grâce à la construction de ces deux derniers chemins de fer, les Maritimes, et plus tard la Colombie-Britannique et l'Île-du-Prince-Édouard, allaient pouvoir se joindre à la Confédération. Cette photo ¹⁸ illustre l'arrivée du premier train à atteindre l'océan Pacifique.

En plus des passagers, les trains transportaient des marchandises. Certaines denrées périssables, comme le saumon de la Colombie-Britannique,¹⁹ pouvaient être livrées dans des régions qui n'en avaient jamais vu auparavant. Les trains se chargeaient également de livrer le courrier. Avant le train, les lettres étaient livrées à pied,²⁰ en raquettes, en canot, en traîneau à chiens ou à cheval, autant de méthodes aussi lentes qu'imprévisibles. Mais tout cela a changé en 1886, lorsque le Canadien Pacifique a permis au Canada de mettre sur pied un service postal quotidien, financé par des fonds publics. Des bureaux de poste comme celui-ci,²¹ à Ottawa, furent construits partout au Canada.

Le chemin de fer, grâce auquel on pouvait voyager, expédier des marchandises ou communiquer d'un bout à l'autre d'un continent tout entier en quelques jours seulement, a comprimé de façon radicale la notion que les gens avaient de l'espace. Comme le mentionnait avec enthousiasme le météorologue Cleveland Abbe en 1866 : " Chaque année, le monde me semble de plus en plus petit : des bateaux à vapeur traversent les océans, l'Atlantique, le Pacifique et la Méditerranée; les chemins de fer traversent l'Amérique et l'Europe..." Cette tabatière en forme de globe illustre parfaitement cette compression de l'espace qui s'est produite au 19^e siècle.²²

¹⁶ Voir l'artefact du musée : Le port de Montréal, M303

¹⁷ Voir l'artefact du musée : G.T.R. sleeping car, Montreal, QC, about 1890, VIEW-2517

¹⁸ Voir l'artefact du musée : Arrival of first through train at seaboard, BC, 1886, MP-0000.298.3

¹⁹ Voir l'artefact du musée : Train load of salmon, New Westminster, BC, 1887, VIEW-1787

²⁰ Voir l'artefact du musée : A. Walmsley, postal worker, Montreal, QC, 1867, I-29183.1

²¹ Voir l'artefact du musée : Bureau de poste, Ottawa, Ont., vers 1890, MP-0000.25.168

²² Voir l'artefact du musée : Tabatière, M15909

Le temps industriel : les usines et la standardisation

La construction des chemins de fer a également modifié notre interprétation du temps, en introduisant la notion d'« heure normale ». Avant que les gens ne puissent franchir de longues distances en très peu de temps, il importait peu que les villes aient toutes la même heure. Ainsi, au début du 19^e siècle, une horloge située à Québec, étant davantage à l'est, aurait été en avance de quelques minutes sur une horloge de Toronto. Cependant, avec l'arrivée des chemins de fer, cette situation a causé d'innombrables difficultés. Pour des raisons d'efficacité et de sécurité, les trains se devaient de respecter un horaire strict. Des erreurs de quelques minutes seulement pouvaient s'avérer dramatiques, comme le démontre cette image²³. Pour venir compliquer davantage la situation, les diverses compagnies utilisaient différentes « heures de chemin de fer ». Chaque compagnie suivait l'heure officielle de la ville dans laquelle était situé son siège social. Par conséquent, les gares devaient être équipées de plusieurs horloges qui n'affichaient généralement que quelques minutes de différence, correspondant aux différentes « heures de chemin de fer ». Les premiers horaires de trains devaient être impossibles à déchiffrer! L'ingénieur américain Charles Dowd était manifestement agacé par les « horloges des gares qui se mettent au défi d'être en harmonie les unes avec les autres ou avec l'heure locale, toutes affichant un écart considérable avec la montre du voyageur, échappant à toute interprétation intelligente ».

Dowd se mit en quête d'une solution à ce chaos temporel, et eut l'idée brillante de diviser l'Amérique du Nord en quatre fuseaux horaires mesurant 15 degrés de longitude, chacun correspondant à un décalage horaire d'une heure. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef d'origine écossaise du Chemin de fer du Canadien Pacifique et concepteur du premier timbre-poste du Canada, ira plus loin en 1876 lorsqu'il proposera de diviser le monde entier en vingt-quatre fuseaux horaires.

La suggestion de Fleming fut reçue avec indignation par les agriculteurs qui n'aimaient pas l'idée d'abandonner leur horaire temporel basé sur le rythme de la nature. Ils ne voyaient aucune raison de s'écarter de l'« heure solaire ». D'autres s'opposaient à la standardisation sous prétexte que cela relevait du royaume de Dieu. Ces gens croyaient que le fait de jouer avec le temps était un sacrilège. Malgré ces objections, le temps fut standardisé conformément à la proposition de Fleming. Le transport ferroviaire fit donc avancer le processus de dénaturalisation et de désacralisation du temps qui avait déjà été amorcé avec l'arrivée des horloges dans la société préindustrielle.

La montée des usines compléta ce processus. La bonne marche d'une usine dépendait de la ponctualité des ouvriers, de leur efficacité et de leur précision. Les employés devaient faire preuve de discipline afin de respecter ces exigences relatives au temps. L'Américain Frederick W. Taylor fut un important théoricien à l'origine de cette nouvelle « discipline du temps » adopté par les usines. En vertu de son principe de « management scientifique », le temps que prenait chaque geste effectué par un ouvrier pour accomplir une tâche était mesuré, dans le but de maximiser l'efficacité de chacun de ces gestes. Lorsqu'il fut appliqué à l'industrie, le management scientifique a donné lieu à une subdivision du travail en des

processus simples et répétitifs. Cette usine du début du 20^e siècle²⁴ donne une impression de grande organisation et de division minutieuse des tâches. L'un des plus célèbres partisans de la théorie de Taylor était Henry Ford, un horloger qui devint le premier fabricant au monde de voitures abordables produites en série.²⁵ Des usines comme celle-ci, ²⁶ à Montréal, sont devenues le lieu de travail d'un grand nombre de personnes.

²³ Voir l'artefact du musée : Collision between two engines, Bay of Quinte Railway, ON, 1892, MP-0000.2265

²⁴ Voir l'artefact du musée : Women at tables, International Manufacturing Co., Montréal, QC, 1914-8, MP-0000.2082.6

²⁵ Voir l'artefact du musée : H.D. Reid's automobile, St. John's, NF, 1908, II-170800

²⁶ Voir l'artefact du musée : Dominion Blanket Company, Beauharnois, QC, 1893, II-103069

Conclusion

Comme en témoigne cette discussion sur le temps et les transports, les notions de temps et d'espace ont changé de façon radicale au sein de la société avec la révolution industrielle. Le temps et l'espace ne sont pas des constantes objectives et indépendantes, mais des variables subjectives et dépendantes. On peut mieux comprendre ces variables en termes de " constructions sociales " – des notions que les diverses sociétés définissent en leurs propres termes. Il est donc possible d'en apprendre beaucoup sur une société en analysant sa compréhension du temps et ses modes de transport.