

Les Molson à Montréal

Un pouvoir omniprésent

Alfred Dubuc

Volume 4, Number 3, Fall 1988

L'héritage britannique

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7277ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dubuc, A. (1988). Les Molson à Montréal : un pouvoir omniprésent. *Cap-aux-Diamants*, 4(3), 15–18.

LES MOLSON À MONTRÉAL

UN POUVOIR OMNIPRÉSENT

par Alfred Dubuc*

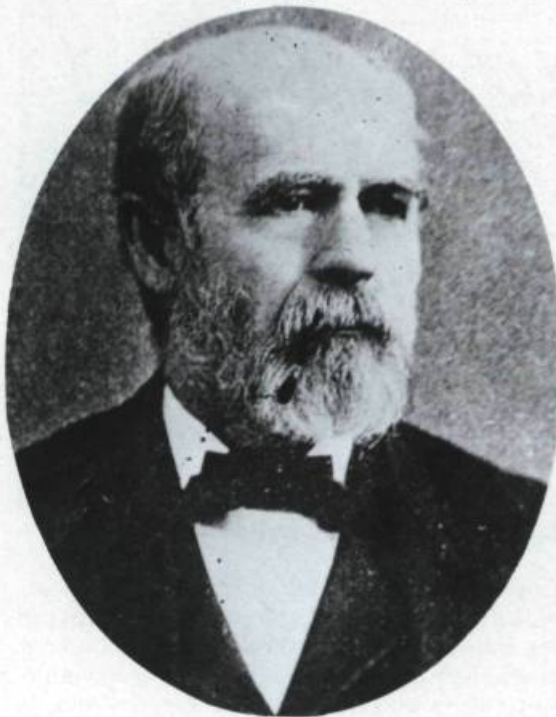
Lorsque meurt John Molson l'Ancien, le 11 janvier 1836, la société bas-canadienne est bouleversée par une agitation qui va bientôt engendrer les Rébellions. La communauté des hommes d'affaires de Montréal se trouve au coeur de cette agitation à caractère hautement politique. Depuis plus de 40 ans, les marchands de Montréal réclament le rappel de l'Acte constitutionnel de 1791 et la réunification des deux Canada, espérant ainsi retrouver le pouvoir que leur conférerait la majorité.

Ces hommes d'affaires entendaient dominer la société sur tous les plans, et Montréal doit demeurer au centre de ce que l'historien Donald Creighton a appelé «*l'empire du Saint-Laurent*»; ce vaste marché, relié par le fleuve, s'étendait au-delà des Grands Lacs et trouvait par le Saint-Laurent son unité et son articulation à l'Empire britannique. Dans le domaine politique, «*les barons du fleuve*», suivant l'expression de Gerald Tulchinsky, entendaient asseoir leur pouvoir sur les mécanismes de l'État et sur l'élaboration des politiques économiques. Dans le domaine social, ils désiraient doter Montréal d'institutions à la mesure de leur suprématie.

La période de l'Union voit la naissance du capitalisme canadien et l'abolition des institutions pré-capitalistes: régime seigneurial, réserves du clergé, droit dérivé de la Coutume de Paris. D'autres institutions apparaissent à la faveur du nouveau régime économique (code civil); de nouveaux modes d'accumulation du capital sont utilisés (loi des compagnies); l'on recourt à la participation de l'État de façon institutionnalisée (Railway Guarantee Act de 1849 et le fonds municipal d'emprunt de 1852); des investissements considérables sont consentis et des technologies nouvelles, principalement dans les secteurs des transports et des communications, sont appliquées. Dans le mouvement de redéfinition de la politique impériale et du passage au libre-échange, l'Angleterre accorde davantage d'autonomie à ses colonies; les États-Unis exercent un attrait de plus en plus fort sur celles-ci (traité de réciprocité commerciale, 1854), mais l'appui de l'Angleterre aux États du Sud durant la guerre de Sécession (1860-1865) refroidit les relations de bon voisinage et facilite le regroupement des colonies britanniques au sein de la Confédération canadienne.

À la tête d'un empire

À sa mort, John Molson compte parmi les plus grands hommes d'affaires de Montréal. Propriétaire d'une brasserie et d'une distillerie dirigées par ses fils Thomas et William, il contrôle également une des deux plus grandes entreprises de



John Molson l'Ainé (1789-1860). Il préside la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Champlain, le premier à être construit au Canada en 1831. (Archives nationales du Québec, Québec).

navigation à vapeur sur le Saint-Laurent que son fils aîné, John, administre; il est le principal actionnaire de la première compagnie de chemin de fer au Canada, dont la voie est inaugurée quelques mois après sa mort. En 1826, il accède à la présidence de la Banque de Montréal au moment où celle-ci traverse une crise. Député de Montréal-Est (1816-1820), il est invité à siéger au Conseil législatif (1832-1835). Comme homme politique, il participe activement à la crise de l'Union (1822) et propose en 1833, avec Peter McGill et George Moffatt, le rattachement des comtés de Montréal et de Vaudreuil au Haut-Canada.

En 1835, il appuie la fondation de l'Association constitutionnelle de Montréal. Vice-président depuis la fondation officielle en 1823 du *Montreal General Hospital*, il accède à la présidence de celui-ci à la mort de John Richardson en 1831. De

1826 à 1833, il agit comme Grand-Maître provincial de la franc-maçonnerie, pour les districts de Montréal et de Sorel. Plus tôt dans sa vie, il était lié à l'Église presbytérienne de la rue Saint-Gabriel, puis à la *Christ Church* de l'Église d'Angleterre; en 1832, il tente, avec un petit groupe d'hommes d'affaires, de fonder une communauté de l'Église unitarienne. De plus, il est le principal actionnaire du Théâtre royal que gère son fils aîné.



William Molson (1793-1875). Brasseur, marchand, banquier, financier et homme d'affaires. (Archives nationales du Québec, Québec).

Les lois du marché continental

Comme les autres hommes d'affaires de Montréal, les trois fils de John Molson sont affectés par les transformations profondes de l'économie après 1840. L'unification des deux Canada poursuit, entre autres objectifs, celui de construire la voie maritime du Saint-Laurent, depuis si longtemps souhaitée par les marchands de Montréal. Le major Phillipott, membre de la commission d'enquête de Lord Durham, en avait esquissé les grandes lignes.

Les banquiers *Baring Brothers* de Londres prêtent les fonds au gouvernement canadien, avec la garantie du gouvernement impérial. Pour favoriser la vente des obligations canadiennes sur *Lombard Street*, Londres adopte, en 1843, le *Canada Corn Act*, en vertu duquel les farines et les blés canadiens bénéficient d'une préférence absolue sur le marché de la Grande-Bretagne. Cette loi considère comme canadienne la farine moulue au Canada à partir de grains importés des États-Unis. La mesure entend faire passer la plus grande quantité possible de grains par la voie maritime afin d'en accroître la rentabilité. Montréal y gagne doublement: son activité de

commerce d'entrepôt s'accroît et l'industrie de la meunerie connaît un essor considérable le long du canal de Lachine où se trouvent des quantités importantes d'énergie hydraulique.

En 1843, l'ouverture du canal de Chambly permet aux entreprises de navigation de Montréal de couvrir tout l'arrière-pays de Montréal, depuis l'Outaouais et les Grands Lacs jusqu'à Whitehall, à l'extrémité méridionale du lac Champlain. En 1839, la compagnie *MacPherson, Crane & Compagny* prend le contrôle de la *Ottawa & Rideau Forwarding Company*. Ce développement oppose une concurrence au quasi-monopole exercé par la *Champlain & St. Lawrence Railroad Company* où siège John Molson l'Aîné. Une autre menace attend la compagnie: en 1844, un groupe d'hommes d'affaires de Montréal, de Sherbrooke et de Portland (Maine) annoncent leur intention d'ouvrir un chemin de fer de la rive sud du Saint-Laurent, en face de Montréal, jusqu'à Portland. Montréal complète de cette façon la voie maritime du Saint-Laurent en lui procurant une ouverture sur l'Atlantique douze mois par année.

Les Américains ripostent rapidement: en 1845 et 1846, Washington adopte deux lois de remise des frais de douane qui permettent le libre transit aux marchandises canadiennes exportées à l'étranger et aux marchandises étrangères importées au Canada. En outre, les promoteurs de chemins de fer de Boston, affairés à couvrir la Nouvelle-Angleterre de voies ferrées, annoncent en 1845 qu'ils vont bientôt ouvrir depuis Burlington, dans le Vermont, sur le lac Champlain, une ligne contournant le lac juste au sud de la frontière du Canada et longeant le nord de l'État de New York jusqu'à Ogdensburg, sur le Haut Saint-Laurent. Éventuellement, une voie ferrée de Prescott, en face de Ogdensburg, jusqu'à Bytown (Ottawa) s'ajoutera à ce réseau américain et détournera de Montréal vers Boston, les riches produits forestiers de l'Outaouais.

Entretemps, une grave épidémie de choléra se propage en Europe en même temps que sévit une importante chute des récoltes qui provoque une grave disette de denrées alimentaires. Le gouvernement britannique répond en réduisant brusquement tous les droits de douane sur les grains et les farines (il avait déjà supprimé les droits sur les produits forestiers en 1842), et annule ainsi la préférence qu'il avait jusqu'alors consentie aux produits des colonies. La crise des denrées est cependant trop grave et un fort mouvement d'émigration se dessine en provenance des îles britanniques, particulièrement de l'Irlande. En 1847, plus de 100 000 immigrants arrivent à Québec; les précautions de la quarantaine à la Grosse-Île se révèlent insuffisantes pour empêcher la propagation de l'épidémie à l'ensemble de la population canadienne. L'année sui-

vante, une crise financière internationale provoque une chute du commerce et une baisse considérable des exportations canadiennes; cette crise se prolonge jusqu'en 1851. Dans l'intervalle, l'Angleterre abroge les fameuses lois de navigation, en 1849, et les vaisseaux américains peuvent à nouveau circuler sur le Saint-Laurent. Cette mesure favorise non seulement l'autonomie de la navigation coloniale, mais aussi le développement des entreprises de transport maritime.

L'après-crise

Le destin de «l'empire du St-Laurent» sera profondément affecté par cette conjoncture; les traits de la solidarité continentale avec les États-Unis se font de plus en plus séduisants. Les hommes d'affaires de Montréal y sont sensibles.

La chute des exportations et de l'activité économique générale en 1848 et 1849 fut imputée aux conséquences, non pas de la crise financière internationale, mais de l'adoption par l'Angleterre des mesures de libre-échange. Révoltés contre une métropole qui les délaisse, les marchands de Montréal formulent un projet d'annexion aux États-Unis et rédigent un manifeste en 1849. John et William Molson militent activement au sein de ce mouvement et signent le manifeste. Par ailleurs, l'amélioration des moyens de transport menace l'intégrité du domaine sur lequel ils entendent continuer d'exercer leur influence, et ils tentent tantôt de s'en protéger ou de s'y intégrer le cas échéant.

Aidés de nouveaux actionnaires américains, les propriétaires du chemin de fer *Champlain & St. Lawrence*, où John Molson siège à titre de vice-président, décident de raccorder le plus rapidement possible leur voie ferrée au réseau de la Nouvelle-Angleterre. La voie est prolongée vers le sud jusqu'à Rouse's Point, à la frontière, où elle est rattachée la voie américaine de Burlington à Ogdensburg; vers le nord, on remplace les rails de bois par des rails de fer et l'on construit un embranchement vers Saint-Lambert, plus près que Laprairie du port de Montréal. De nouveaux équipements portuaires sont également construits. Devenue partie d'un vaste réseau, la compagnie opère dorénavant douze mois par année. Les propriétaires espèrent ainsi contrer la concurrence de la compagnie *St. Lawrence & Atlantic* qui, depuis Longueuil, s'apprête à construire une voie vers Saint-Hyacinthe, Sherbrooke et Island Pond (Vermont). Elle s'allie à cette fin avec sa compagnie-soeur américaine, la *Atlantic & St. Lawrence*, pour assurer la liaison avec Portland, sur la côte atlantique: Thomas et William Molson figurent comme actionnaires de la compagnie canadienne et William accède rapidement au conseil d'administration.

Miser sur les transports

Pendant ce temps, un autre groupe d'hommes d'affaires de Montréal, parmi lesquels William Molson (vice-président) et son gendre David L. Macpherson, obtiennent une charte pour fonder la compagnie *Montreal & Lachine Railway*; une fois complétée la voie de Montréal à Lachine, ils demandent une nouvelle charte pour la compagnie *Montreal Lake St.Louis & Province Line Railway* afin de construire une voie de démarage (qu'on atteindrait de Lachine par un bateau-passeur) vers Mooer's Junction, à la frontière de l'État de New York. Ce groupe de Montréal était associé à la *Plattsburg and Montreal Railway Company*, qui espère la construction d'une voie vers le sud, de Plattsburg à Whitehall où arriverait un chemin de fer de New York. Les deux compagnies canadiennes fusionnent et prennent le nom de *Montreal & Plattsburg Railway*; finalement, les compagnies canadiennes s'unissent à la compagnie américaine pour former la *Montreal and New York Railway*, avec William Molson comme vice-président.



Les deux réseaux se font une lutte acharnée et s'adonnent à une guerre des tarifs. La compagnie *Champlain & St. Lawrence* l'emporte et les deux compagnies fusionnent sous le nom de *Montreal & Champlain Railway Company*. Appuyés par un groupe de citoyens de Plattsburg, les actionnaires américains réussissent à retarder la fusion pendant deux ans en présentant plusieurs pétitions à l'Assemblée législative. Ils accusent les actionnaires canadiens de les avoir sacrifiés et, même, pour certains d'entre eux, dont William Molson, de les avoir dupés en soutenant les intérêts de l'autre compagnie. Durant l'année précédant l'arrêt des opérations, quand les prix des actions sont au plus bas, William Molson accumule un important bloc d'actions (30 pour cent). Or, suivant les termes de la loi autorisant la fusion (1856), l'évaluation des actions devait être faite au pair.

William Molson accède rapidement au conseil d'administration de la nouvelle compagnie et en devient le vice-président en 1859. En 1853, la

Le Théâtre Royal, construit à Montréal en 1825. Cet édifice sera acquis par John Molson. Gravure de James Duncan. (Archives nationales du Canada).

compagnie *St. Lawrence & Atlantic* est intégrée au vaste réseau du *Grand Trunk*. La concurrence est trop forte pour le *Montreal and Champlain*, dont l'achalandage ne cesse de décliner. En 1863, celle-ci loue ses voies au *Grand Trunk* et, en 1872, est absorbée dans le grand réseau. Entre temps, en 1863, William Molson entre au conseil d'administration canadien du *Grand Trunk*.



Publicité de John H.R. Molson and Bros Montréal. (Archives nationales du Canada).

Le pragmatisme l'emporte

Comme bien d'autres hommes d'affaires de Montréal, John et William Molson se sont adaptés au capitalisme naissant en modifiant totalement leurs activités: John délaisse son entreprise de navigation et William laisse tomber son association avec son frère Thomas dans la brasserie et la distillerie. Leurs capitaux sont réinvestis dans le nouveau secteur des chemins de fer et dans la banque familiale, la *Molsons Bank*, qu'ils avaient fondée en 1853.

Quant à Thomas Molson, il achète en 1851, à Port-Hope, une entreprise de meunerie à laquelle est rattachée une scierie; son fondé de pouvoir, sur place, s'occupe de l'achat des grains, de la mouture de la farine, de la fabrication des barils et de l'expédition de la farine vers Montréal. Thomas voit, par l'intermédiaire de la bourse des grains, à sa vente en Angleterre; de la sorte, il tire avantage de la prospérité qui accompagne l'essor du commerce international depuis 1851 et de la construction des chemins de fer entre Montréal et Toronto, et, à l'intérieur, de Port-Hope vers le lac Simcoe et la baie Georgienne.

John Molson meurt en 1860, Thomas, en 1863; William leur survit jusqu'en 1875 et son activité se limite presque exclusivement à la finance, il préside les destinées de la *Molsons Bank* jusqu'à sa mort.

L'implication politique

L'Aîné s'est impliqué fortement dans les Rébellions; il est parmi les promoteurs les plus actifs de

l'Association constitutionnelle. Il figure au nombre des fondateurs de la *St. George Society* qui regroupe les citoyens de Montréal originaires de l'Angleterre. Lorsqu'éclate la Rébellion de 1837, il est invité à faire partie du Conseil spécial chargé d'administrer la colonie; il s'y trouve en compagnie des hommes d'affaires les plus prestigieux, comme George Moffatt et Peter McGill. Par la suite, l'Aîné ne s'implique politiquement que dans le mouvement annexionniste.

William demeure plus discret; en 1841, il est nommé au conseil municipal de Montréal par le Gouverneur; deux ans plus tard, il est choisi échevin. Candidat conservateur à l'élection partielle du comté de Montréal, au printemps 1844, il est battu par le candidat réformiste Louis-Thomas Drummond. Comme son frère aîné, William subit les sanctions infligées par l'Angleterre pour avoir signé le manifeste annexionniste de 1849: il perd son grade dans la milice et sa commission de juge de paix. Quant à Thomas, sa participation à la vie politique se résume à se faire élire conseiller de Montréal en 1844.

Les Molson, comme tous les hommes d'affaires, participent à la vie sociale de Montréal; ils sont actifs et versent de généreuses souscriptions autant au *Montreal General Hospital* qu'à l'Université McGill. William est, pendant quelques décennies, lié à l'Église Unitarienne. À la fin de sa vie, Thomas, qui avait construit un temple, la *St. Thomas Church*, s'éloigne progressivement de l'Église anglicane et introduit une nouvelle secte à Montréal, la *Duchess of Huntingdon's Connexion*, un rite de tradition méthodiste et répandue dans l'aristocratie britannique.

Les Molson touchent à un grand nombre de secteurs du commerce, des finances et de l'industrie. Mais ils ne constituent pas des *leaders* de la communauté, comme c'est le cas des John Richardson, Peter McGill, John Young ou Alexander Tilloch Galt. Chacun à leur tour, ils deviennent des familiers de ces leaders, mais avec bien d'autres.

Les Molson sont néanmoins représentatifs de ces hommes d'affaires qui s'intéressent à tous les secteurs de l'économie, y compris la définition des politiques publiques; la ville est le lieu immédiat de leur activité – et ils entendent exercer leur pouvoir dans tous les domaines de la vie municipale – mais leur horizon est celui de «l'empire» du Saint-Laurent, articulé à la fois à l'Empire britannique et au continent nord-américain. Ils contribuent à l'instauration du capitalisme durant l'Union et à l'unification de toutes les colonies britanniques de l'Amérique du Nord dans la Confédération en 1867. ♦

*Professeur d'histoire, Université du Québec à Montréal