

MILLARD, J. Rodney, *The Master Spirit of the Age: Canadian Engineers and the Politics of Professionalism*. Toronto, University of Toronto Press, 1988. viii-230 p. 30,00 \$.

Pierre Lanthier

Volume 43, numéro 3, hiver 1990

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/304824ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/304824ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lanthier, P. (1990). Compte rendu de [MILLARD, J. Rodney, *The Master Spirit of the Age: Canadian Engineers and the Politics of Professionalism*. Toronto, University of Toronto Press, 1988. viii-230 p. 30,00 \$.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 43(3), 421–423. <https://doi.org/10.7202/304824ar>

MILLARD, J. Rodney, *The Master Spirit of the Age: Canadian Engineers and the Politics of Professionalism*. Toronto, University of Toronto Press, 1988. viii-230 p. 30\$

Sous bien des aspects, J. Rodney Millard a fait oeuvre de pionnier. Avant la publication de son ouvrage, il existait certes maints recueils célébrant les exploits techniques des ingénieurs canadiens. Mais il restait à décrire, comme cela s'est fait ailleurs, leur univers social et idéologique.

Millard a fourni un premier éclairage sur cet univers. Il a porté plus spécifiquement son attention sur une association d'ingénieurs, la *Canadian Society of Civil Engineers* (CSCE), créée en 1887 et devenue trente ans plus tard la *Engineering Institute of Canada*. À partir d'archives conservées aux Archives nationales du Canada et surtout à travers les périodiques publiés par l'organisme, l'auteur a analysé les aspirations et les confrontations qui ont marqué la vie de l'association depuis sa fondation jusqu'aux années vingt.

Après avoir montré comment les ingénieurs canadiens considéraient leur pays comme une «vast engineering frontier» (p. 13) et leurs idées comme «the master spirit of the age» (p. 25), Millard s'empresse de préciser que cette opinion n'était pas partagée par le reste de la population canadienne. Comparé à celui des avocats ou des médecins, le poids social et politique des ingénieurs était minime. C'est pourquoi ces derniers sentirent le besoin de s'organiser en

vue de défendre leurs intérêts et de préserver l'intégrité de leur profession, notamment contre les empiétements des arpenteurs-géomètres. La création de la CSCE, en 1887, résulte de cette intention.

Toutefois, la CSCE tomba rapidement sous la domination des ingénieurs montréalais, en particulier ceux, diplômés de l'Université McGill, qui avaient déjà derrière eux une carrière bien remplie et une situation professionnelle des plus avantageuses. Ces ingénieurs donnèrent une couleur précise à la CSCE: loin d'en faire un organisme de revendication et de lutte, ils lui assignèrent pour mission de promouvoir un degré élevé de connaissances techniques. C'est par le prestige intellectuel, estimaient-ils, que les membres de la profession devaient accroître leur réputation.

Pareille attitude manquait évidemment de réalisme. Les ingénieurs canadiens de l'époque, pour la plupart simples employés aux émoluments des plus modestes, avaient fort peu de contrôle sur leur avenir professionnel. Ils en éprouvaient une grande insécurité. Un de leurs principaux employeurs, le gouvernement fédéral, ne reconnaissait même pas leur statut professionnel. De plus, ils n'étaient pas à l'abri de la concurrence étrangère. Bien des entreprises, en effet, leur préféraient des ingénieurs américains. Et devant ces menaces, la CSCE ne réagissait que faiblement.

Cependant, la contestation n'allait pas tarder à poindre. Dès les années quatre-vingt-dix, en réaction à une concurrence sous bien des aspects dégradante, certains ingénieurs, animés par Alan MacDougall, incitèrent la CSCE à faire des pressions politiques en vue d'obtenir le droit d'octroyer des permis pour exercer la profession. Mais seuls le Manitoba, en 1896, et le Québec, deux ans plus tard, lui accordèrent ce privilège.

Il fallut en fait attendre la Grande Guerre pour qu'une seconde vague de contestation vint secouer victorieusement la «Montreal Clique» et donner une nouvelle orientation à la CSCE. Avec le changement de sa dénomination en 1917, la société s'attaqua immédiatement à plusieurs problèmes. Elle donna plus de poids aux branches régionales, contrecarra l'expansion d'associations concurrentes venues des États-Unis et accorda une attention primordiale à l'image de l'ingénieur auprès de la population. En outre, afin de rehausser le niveau de vie de ses membres sans recourir au syndicalisme, l'EIC reprit la stratégie de MacDougall prônant la rationalisation de la profession au moyen de l'octroi de permis. Au printemps de 1920, toutes les provinces, sauf l'Ontario (qui attendit jusqu'en 1937 pour emboîter le pas), avaient adopté des lois autorisant cette pratique. On notera cependant qu'au Québec, le privilège accordé en 1898 à la CSCE fut transféré non pas à l'EIC, mais à la Corporation des Ingénieurs Professionnels du Québec. L'octroi de permis n'a certes pas résolu tous les problèmes. Mais au moins aura-t-il donné aux ingénieurs canadiens un contrôle plus direct sur leur profession. Comme le souligne Millard, cette solution constituait un équivalent petit-bourgeois au trade-unionisme.

Est-il nécessaire de rappeler l'intérêt de cet ouvrage, dont le résumé ci-dessus est loin d'être exhaustif? Ce livre apporte de précieuses indications pour qui s'intéresse à l'avènement de la seconde industrialisation au Canada. Sans doute pourra-t-on regretter certains défauts de composition. Par exemple de fréquentes répétitions, et surtout une pléthore de notes: est-il décent qu'un texte de 150 pages soit accompagné de 794 notes s'étalant sur plus de soixante

pages? Par ailleurs, l'auteur aurait gagné à ne pas attendre à la toute fin pour exposer les statistiques qu'il a recueillies sur l'évolution sociale des ingénieurs canadiens. Il aurait dû les présenter dans un chapitre préliminaire, ce qui aurait fourni au lecteur un cadre lui permettant de mieux saisir la force réelle des ingénieurs.

Mais, dans l'ensemble, le tableau brossé est d'une grande précision. Il nous montre comment les ingénieurs canadiens firent leur cette offensive idéologique menée par leurs confrères d'autres pays, en particulier ceux des États-Unis (étudiés par E. Layton dans *The Revolt of the Engineers*, auquel se réfère abondamment l'auteur), avec qui ils partageaient cette vision hautement valorisée de leur profession.

En même temps, toutefois, Millard expose les obstacles énormes que durent franchir les ingénieurs canadiens pour obtenir la reconnaissance sociale. Cette situation est d'autant plus étonnante qu'elle ne se rencontre pas ailleurs. Dans un pays comme la France, pour ne prendre que cet exemple, l'ingénieur faisait (et fait toujours) l'objet d'une vénération sociale peu commune. Qu'il suffise de lire les romans de Jules Verne pour s'en convaincre! Comment expliquer qu'au Canada, terre d'élection pour les grands travaux, l'ingénieur recevait aussi peu de considération? Et pourquoi mit-il aussi longtemps à réagir efficacement à cette situation? La forte présence étrangère y serait-elle pour quelque chose? Ou encore serait-ce l'influence des professions concurrentes? Ces questions, qui débordent le monde des ingénieurs pour embrasser la société canadienne tout entière, pourraient faire l'objet de futures recherches. En attendant, soyons reconnaissants à Millard d'avoir prospecté un terrain d'une aussi grande richesse pour l'histoire économique et sociale.

*Centre de recherche en études québécoises
Université du Québec à Trois-Rivières*

PIERRE LANTHIER