LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS :

une histoire en mouvement



PIERRE-OLIVIER MAHEUX

La Caisse Desjardins des Transports : une histoire en mouvement

LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS : une histoire en mouvement

Chargée d'édition : Marie-Ève Larue
Révision linguistique : Catherine Jalbert
Recherche iconographique : Jean-Philippe Bélanger
Illustration de la page couverture : © Gaston Bessette, 2020
Graphisme : Pro-Actif
Impression : Graphica Impression Inc.

ISBN : 978-2-9819371-5-5
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec (2024)
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada (2024)

Les Éditions Dorimène
Fédération des caisses Desjardins du Québec
100, rue des Commandeurs
Lévis (Québec) G6V 7N5

Téléphone : 1 833 572-2088, poste 5562507
Courriel : shad@desjardins.com

desjardins.com

© Caisse Desjardins des Transports

Table des matières

8 **Introduction**

La mobilité, au cœur de la vie urbaine

12 **Chapitre 1**

Montréal, le destin d'une métropole

Les assises de l'âge d'or montréalais 14
Une ville ferroviaire 15
Les services publics : l'ère des monopoles 21
Le vent tourne : de la Grande Dépression à la fin de la Deuxième Guerre mondiale 26

30 **Chapitre 2**

Des caisses pour et par les travailleurs

Les débuts des caisses d'économie au Québec 32
Des caisses d'économie dans le secteur industriel et le transport 34
Comment fonde-t-on une caisse d'économie ? 41

46

Chapitre 3

Modestes moyens, débuts prometteurs (1944-1967)

Jeter les bases : un gérant et un local 49
Du système de collecte à la retenue sur le salaire 52
Vacances, voitures et maisons : les prêts 55
Des services complémentaires : miser sur la force du nombre 57
Les caisses d'économie dans le Montréal d'Expo 67 58
Un mouvement multiple : les fédérations de caisses d'économie 67
Une croissance rapide et des projets de fusion 72

76

Chapitre 4

La consolidation d'un mouvement (1968-1991)

Concurrence, réglementation et inflation 78
Montréal, capitale nord-américaine des *hold-ups* *80*
L'apparition des caisses multigroupes 82
Les Jeux olympiques et la Caisse de la Commission de transport 87
La course technologique : vers l'unification des coopératives d'épargne et de crédit 89
Une première vague de fusions 94
L'industrie montréalaise : la fin d'une époque 95

102 **Chapitre 5**

Des transformations en accéléré (1992-2017)

Du supermarché financier à l'autoroute de l'information 104
Les excédents : ristournes et capitalisation 109
Le passage des générations : les membres et les dirigeants 110
Les structures administratives de l'an 2000 114
Vers la « caisse de secteur » 118

122 **Chapitre 6**

La naissance de la Caisse Desjardins des Transports (2018-2023)

Une nouvelle caisse ? 124
Des plans chamboulés par une pandémie 126

128 **Conclusion**

La mobilité, au cœur de la vie urbaine

La mobilité – autant celle des personnes que celle des biens – est au cœur de la vie urbaine, à toutes les époques et partout dans le monde.

INTRODUCTION


488
486
GMC
MONTREAL
LIGHT
MAIN.

C'est bien souvent parce qu'elles ont été au carrefour de voies de communication que les villes sont nées et se sont développées. Montréal ne fait pas exception. Rien d'étonnant donc à ce que l'histoire de la Caisse Desjardins des Transports soit aussi intimement liée à celle de la métropole. Ses racines plongent dans le passé d'entreprises et d'institutions emblématiques de la ville. Retracer ses origines, c'est parcourir l'île de Montréal de l'est à l'ouest, du sud au nord, de la fin du 19e siècle à aujourd'hui, et croiser en cours de route quelques figures historiques marquantes ainsi que des milliers d'ouvriers et de travailleurs.

La Caisse Desjardins des Transports est une institution financière coopérative provinciale spécialisée dans le service aux membres Particuliers et Entreprises actifs dans l'industrie du transport des personnes et des biens. Il s'agit d'une caisse de groupes, ce qu'on appelait autrefois une caisse d'économie. Elle est le résultat de la fusion, au fil du temps, de 22 caisses fondées entre 1944 et 1967. Ces caisses ont vu le jour dans des milieux de travail très diversifiés : construction navale et ferroviaire, gare et centre de triage, transport en commun, gaz naturel, brasseurs et industrie alimentaire. Certaines sont demeurées modestes et ont connu une courte existence, tandis que d'autres ont eu une forte croissance et une grande longévité. La quantité d'archives historiques disponibles varie aussi pour chacune d'elles : beaucoup pour certaines, très peu pour d'autres. Ce livre vise à brosser le portrait le plus complet possible de ces différentes caisses, aujourd'hui rassemblées au sein de la Caisse Desjardins des Transports.

Au premier chapitre, un panorama de l'économie montréalaise pendant la première moitié du 20e siècle situe les origines des nombreuses entreprises et institutions où seront fondées les 22 caisses d'économie à l'origine de la caisse actuelle. Leur naissance et leurs premières années d'activité sont présentées dans les deuxième et troisième chapitres. Leur évolution est ensuite retracée dans les chapitres quatre et cinq, qui couvrent deux grandes périodes : de 1968 à 1991, puis de 1992 à 2017. Enfin, la création de la Caisse Desjardins des Transports et ses premières années d'existence sont abordées succinctement dans le sixième chapitre.



Montréal, le destin d'une métropole

Entre la fin du 19e siècle et la Première Guerre mondiale (1914-1918), Montréal vit son âge d'or. La ville est la métropole du Canada, le cœur industriel, financier et ferroviaire du pays. Elle connaît une croissance sur tous les plans. Quelques grandes entreprises sont emblématiques de cette période de prospérité, comme le Canadien Pacifique, la brasserie Molson et la Montreal Light, Heat and Power. Les caisses d'économie qui ont donné naissance à l'actuelle Caisse Desjardins des Transports ont été fondées au sein de plusieurs d'entre elles après la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945). Pour comprendre dans quel cadre elles apparaissent, il faut d'abord s'intéresser à l'économie montréalaise de la première moitié du 20e siècle.

CHAPITRE 1



LES ASSISES DE L'ÂGE D'OR MONTRÉALAIS

Dans les premières décennies du 19e siècle, Montréal s'est imposée comme principal centre urbain et économique, supplantant alors la ville de Québec. Sa communauté d'affaires se montre particulièrement dynamique en créant, notamment, la première banque au pays. Le dragage du fleuve permet au port de Montréal de prendre le dessus sur celui de la capitale, tandis que les rapides de Lachine bloquent le passage des navires vers l'ouest. La ville bénéficie, de plus, d'un accès facile aux États-Unis et d'une certaine proximité avec New York. Elle se trouve à un emplacement stratégique dans le transport des marchandises et des personnes, devenant ainsi la porte d'entrée et de sortie du Canada.

La première révolution industrielle montréalaise qui a commencé à la fin du 18e siècle s'appuie sur quelques secteurs clés, dont la chaussure et l'alimentation. Dans ce créneau, on trouve des meuneries, dont la A. W. Ogilvie & Co. qui donnera plus tard à la ville la célèbre enseigne « Farine Five Roses » ainsi que des raffineries de sucre, comme la John Redpath and Son. Les brasseries occupent aussi une place importante, plus particulièrement celle de la famille Molson et celle de William Dow[1]. Les deux rivales ont été fondées à seulement quelques années d'intervalle : la première en 1786 et la seconde en 1790. De nouveaux secteurs, comme le fer et l'acier, connaissent une forte expansion dans la deuxième moitié du 19e siècle au cours d'une seconde révolution industrielle marquée par l'essor du chemin de fer[2].

a

LE « JOYAU » DU CANADIEN PACIFIQUE : LA GARE WINDSOR.

(MCCORD STEWART, WM. NOTMAN & SON)

1. L'entreprise est d'abord connue sous le nom Dunn.
2. Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, p. 26-28.



a

UNE VILLE FERROVIAIRE

« Peu de phénomènes sont aussi inextricablement liés que l'industrialisation, la croissance métropolitaine et les chemins de fer[3] », soutient l'historien David B. Hanna à propos de l'histoire montréalaise. Que ce soit avec les différentes gares, les ponts, le tunnel sous la montagne ou les rails eux-mêmes, le chemin de fer a contribué significativement à façonner la physionomie de la ville. Son histoire ferroviaire commence avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, mise sur pied par des intérêts britanniques pour la relier à Toronto. Sa création en 1852 donne l'élan pour la construction du pont Victoria, le tout premier à enjamber le fleuve Saint-Laurent. Le Grand Tronc règne presque sans partage jusqu'à la formation du Canadien Pacifique (CP). L'idée derrière la naissance de ce concurrent émane du premier ministre canadien John A. Macdonald au début des années 1870 : traverser le pays d'un océan à l'autre par le train. Le projet est arrêté lorsqu'éclate en 1873 le « scandale du Pacifique » qui fait tomber le gouvernement. Le CP est relancé par un nouveau consortium quelques années plus tard.

3. David B. Hanna, « L'importance des infrastructures de transport », *Montréal Métropole 1880-1930*, Montréal, CCA/Boréal, 1998, p. 51; Julie Duchesne, « Le Canadien Pacifique et la transformation de l'espace montréalais : le cas de la gare-hôtel Viger, 1891-1901 », Claude Bellavance et Pierre Lanthier (dir.), *Les Territoires de l'entreprise*, Presses de l'Université Laval, Québec, 2004, p. 55-57.



a

L'entreprise s'intéresse rapidement à Montréal où elle construit en 1883 la gare Dalhousie à l'extrémité est du centre-ville, à laquelle s'ajouteront la gare et l'hôtel Viger une quinzaine d'années plus tard. À l'ouest, elle a recours aux services de l'architecte américain Bruce Price pour son « joyau[4] », la gare Windsor, dont l'immeuble de style néo-roman abrite aussi son siège social. Le Grand Tronc n'est pas en reste. Au même moment, deux coins de rue plus bas, sur la rue Saint-Jacques, il remplace sa gare Bonaventure par un nouvel immeuble de style Second Empire. Quant à son majestueux siège social sur la rue McGill, il est qualifié de « palais » par les journaux lors de son inauguration en juin 1902.

a

UNE QUINZAINE D'ANNÉES APRÈS LA CONSTRUCTION DE LA GARE DALHOUSIE EN 1883, LE CANADIEN PACIFIQUE LUI AJOUTE LA GARE-HÔTEL VIGER.

(MUSÉE MCCORD STEWART)

4. Hanna, « L'importance des infrastructures de transport », p. 52.

b

LA GARE BONAVENTURE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA. ON APERÇOIT, À LA DROITE DE L'IMAGE, LA GARE WINDSOR.

(MUSÉE MCCORD STEWART, WM. NOTMAN & SON)



b

c

LE SIÈGE SOCIAL DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC SUR LA RUE MCGILL.

(MUSÉE MCCORD STEWART, WM. NOTMAN & SON)



c

Aussi beaux soient-ils, ces immeubles ne peuvent rivaliser avec les ateliers Angus pour ce qui est de leur taille. La métropole étant au cœur de son réseau de chemin de fer, le CP y installe aussi ses usines pour la construction et surtout la réparation de ses wagons et locomotives. Au tournant de 1900, l'entreprise procède à l'acquisition d'une immense superficie de terrains pour accueillir ce projet : 4 200 pieds d'est en ouest et 2 000 pieds du nord au sud, soit 8,4 millions de pieds carrés ou 780 360 mètres carrés[5]. Aujourd'hui, ce terrain est borné au sud par la rue Rachel, au nord par le boulevard Saint-Joseph, à l'est par l'avenue Bourbonnière et à l'ouest par le chemin de fer qui longe les rues D'Iberville, Frontenac et Hogan. Les « Shops Angus » ont fortement marqué le développement urbain de Montréal au 20e siècle. À l'époque, l'emplacement est excentré et les alentours sont à peu près inoccupés. La création des ateliers provoque ni plus ni moins la naissance du quartier Rosemont pour loger les travailleurs à proximité, une opération foncière qui profite notamment aux hommes d'affaires Ucal-Henri Dandurand et Herbert S. Holt.

Les ateliers portent le nom d'un des administrateurs du CP : Richard Bladworth Angus, un Écossais d'origine qui a émigré au Canada en 1857 et qui a entre autres présidé la Banque de Montréal. Ce projet hors norme a été pensé et planifié afin de maximiser l'utilisation de toutes les ressources en visant l'autosuffisance. Il n'y a à peu près rien qui ne puisse être produit sur place : « Du boulon jusqu'à la chaudière gigantesque, en passant par les fleurs et les banquettes de bois, on pourra tout faire[6]. » Même l'électricité est générée sur place grâce à d'énormes chaudières. Par sa taille et par le nombre d'employés, le complexe est un monde en soi où se côtoient Canadiens français et anglais, et immigrants italiens et ukrainiens. Les ateliers Angus emploient 3 000 personnes à leur ouverture en 1904, mais ce nombre grimpe rapidement par la suite. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, ce sont 10 000 employés qui travaillent sur le site, souvent de père en fils.

a

VUE AÉRIENNE DES ATELIERS ANGUS, VERS 1925.

(BANQ, FAIRCHILD AERIAL SURVEYS CO. OF CANADA LTD)

5. Gaétan Nadeau, *Angus. Du grand capital à l'économie sociale, 1904-1992*, T. 1, Montréal, Fides, 2020, p. 40.
6. Nadeau, *Angus*, p. 76.



a

En 1911, le Grand Tronc et le CP sont surpris par l'arrivée d'un troisième acteur, le Canadien Nord. Puisque les deux premiers contrôlent déjà l'accès au centre-ville à l'ouest et à l'est, ce nouveau venu lance un audacieux projet : creuser un tunnel sous le mont Royal. Dans une vaste opération foncière, l'entreprise fait l'acquisition de plusieurs terrains au nord de la montagne pour y construire une ville modèle qui deviendra Mont-Royal. Le tunnel est achevé dès 1916. Il débouche dans une fosse au coin des rues Mansfield et Cathcart. Un immense projet comprenant quatre immeubles est prévu au centre-ville, mais le Canadien Nord connaît alors de graves difficultés financières. Les travaux sont à l'arrêt. Même chose pour le Grand Tronc qui « cumule les malheurs[7] », dont le décès de son président Charles M. Hays dans le naufrage du Titanic en 1912 et un incendie qui détruit une partie de la gare Bonaventure quatre ans plus tard. À la fin des années 1910, le gouvernement fédéral nationalise le Canadien Nord qui devient ainsi le Canadien National (CN) auquel est intégré le Grand Tronc lors de sa faillite en 1923.

7. Hanna, « L'importance des infrastructures de transport », p. 54.



a

Illustration des liens serrés du tissu industriel montréalais à cette époque, on trouve la Canadian General Electric parmi les fournisseurs des immenses projets ferroviaires. C'est elle qui installe aux ateliers Angus « les générateurs, les tableaux de contrôle et les moteurs du *power house*[8] ». C'est également elle qui reçoit en 1913 l'important contrat du Canadien Nord pour le matériel électrique du tunnel sous le mont Royal, notamment les fils électriques et sept locomotives électriques[9]. Au même moment, la Canadian General Electric construit un vaste édifice sur la rue Saint-Antoine, à proximité de la gare Windsor, pour loger ses bureaux, ses entrepôts et sa manufacture de lampes. Son siège social est à Toronto, mais des figures montréalaises bien connues sont membres de son conseil d'administration, dont Herbert S. Holt, Rodolphe Forget et James Ross[10].

8. Nadeau, *Angus*, p. 78.
9. « Le tunnel du Mont-Royal », *Le Devoir*, 3 octobre 1913, p. 6.
10. « Faits. Montréal. Nouvel édifice », *Le Devoir*, 23 janvier 1912, p. 6. Voir aussi, *Annual Report. Canadian General Electric Co. Limited*, 1911 et 1912.



b

a

LE TUNNEL SOUS LE MONT ROYAL DÉBOUCHE SUR UNE FOSSE. VUE EN DIRECTION SUD, VERS 1930.

(MUSÉE MCCORD STEWART, CANADIAN NATIONAL RAILWAYS)

b

LE TRAMWAY DANS LES RUES ENNEIGÉES DE MONTRÉAL, VERS 1900.

(MUSÉE MCCORD STEWART, WALLIS & SHEPHERD)

LES SERVICES PUBLICS : L'ÈRE DES MONOPOLES

La construction du chemin de fer du CP a grandement profité à quelques investisseurs. Lorsqu'elle prend fin, certains d'entre eux se tournent vers les services publics, comme le tramway et l'électricité, qui sont alors offerts par des entreprises privées en situation de monopole[11]. Apparu à Montréal au début des années 1860, le tramway tiré par des chevaux est la première forme moderne de transport en commun. Il connaît un grand succès dans la population. Une trentaine d'années plus tard, le service est à la croisée des chemins avec l'arrivée d'une nouvelle force motrice : l'électricité. Le président de la compagnie de tramways, Jesse Joseph, se montre peu intéressé par cette innovation, mais d'autres saisissent son potentiel, dont Louis-Joseph Forget. Premier courtier en valeurs mobilières francophone actif à la Bourse de Montréal, celui-ci détient plusieurs actions de la compagnie. Il accède à son conseil d'administration où il milite en faveur de la conversion des tramways à l'électricité et déloge Jesse Joseph de la présidence en 1892. Cette année-là, l'entreprise obtient un nouveau contrat de 30 ans avec la Ville de Montréal et lance l'électrification de son réseau.

11. Christian Harvey, *Rodolphe Forget, un financier québécois (1861-1919)*, La Malbaie, Éditions Charlevoix, 2021, p. 96.



a

Au cours des années suivantes, Louis-Joseph Forget et son neveu Rodolphe Forget s'intéressent à la compagnie Royal Electric, dont ils acquièrent un bon nombre d'actions. Rodolphe Forget est choisi pour présider l'entreprise en 1899. Dès le départ, il songe à la possibilité de procéder à un regroupement des différentes compagnies montréalaises dans le secteur de l'énergie. Il approche Herbert S. Holt de la Montreal Gas Co. Les tractations mènent à la création de la Montreal Light, Heat and Power au printemps 1901, dont la présidence est assurée par Holt pendant les 30 ans qui suivent. Comme son nom l'indique, l'entreprise contrôle l'approvisionnement en électricité et en gaz pour le chauffage. À l'instar des compagnies de chemins de fer, elle érige des infrastructures qui marquent le paysage urbain. C'est elle qui harnache le fleuve avec la centrale électrique des Cèdres. Elle fait aussi construire au début des années 1930 un immense gazomètre, le deuxième en dimension en Amérique du Nord, entre les rues du Havre et Bercy au nord de la rue Sainte-Catherine. Coiffé d'une couronne de damier rouge et blanc, ce réservoir métallique d'une hauteur de 100 mètres est un symbole bien visible de l'entreprise et un repère dans le paysage montréalais jusqu'à son démantèlement en 1970[12].

12. Maude Bouchard-Dupont, « Un géant disparu : le gazomètre de la rue du Havre », *Mémoires des Montréalais*, 6 octobre 2021 [en ligne] https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/un-geant-disparu-le-gazometre-de-la-rue-du-havre

a

DES EMPLOYÉS DE LA MONTREAL LIGHT, HEAT AND POWER, VERS 1930.

(MUSÉE MCCORD STEWART)

b

LE GAZOMÈTRE ET LE GARAGE FRONTENAC DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, VERS 1960.

(ARCHIVES DE LA STM)

b



La Montreal Light, Heat and Power devient au fil du temps « le symbole des monopoles et du "trust" de l'électricité[13] » et surtout de ses abus. Le ressentiment qu'elle inspire est catalysé par la figure de son président Herbert S. Holt, qui est le citoyen le plus riche du Canada à sa mort en 1941. Sa richesse indécente et son mépris des moins fortunés lors de la Grande Dépression en ont fait un personnage controversé[14]. Les services publics montréalais sont certes bien organisés, mais, étant sous le contrôle de monopoles, les tarifs sont plus élevés qu'ailleurs[15]. La lutte contre les « trusts » s'amorce dès le début du 20e siècle. La municipalisation du tramway commence déjà à être envisagée. À la fin des années 1940, la Ville connaît différents démêlés avec la Montreal Tramway Company, notamment au sujet de la tarification. Un rapport déposé en 1949 recommande la municipalisation, car l'entreprise n'a « pas rempli les fins pour lesquelles elle a été organisée » et parce que de grands changements s'annoncent dans l'offre de services et ne « peuvent être entrepris par l'initiative privée[16] ». L'année suivante, la Commission de transport de Montréal est créée et la Ville procède à l'acquisition de tous les biens de la Montreal Tramway Company.

Des débats similaires font rage à l'échelle provinciale quant à l'électricité. À partir des années 1930, certaines figures politiques québécoises, dont le Dr Philippe Hamel, plaident en faveur de la nationalisation des « trusts ». Il faut attendre 1944 pour voir la formation d'Hydro-Québec avec la première vague de nationalisation, dont la Montreal Light, Heat and Power fait partie. Ses activités gazières sont cédées par Hydro-Québec à la Corporation du gaz naturel du Québec qui devient une entreprise privée au printemps 1957. Elle prend le nom Gaz Métropolitain une douzaine d'années plus tard, puis Énergir lors de son 60e anniversaire en 2017.

13. Harvey, *Rodolphe Forget*, p. 114 ; Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 277.
14. À ce jour, aucun article ne lui a été consacré par le *Dictionnaire biographique du Canada*, malgré le rôle considérable qu'il a joué dans l'économie canadienne, comme le remarque l'historien Christian Harvey dans sa biographie de Rodolphe Forget (p. 114).
15. Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 138.
16. Cité dans Jacques Pharand, *À la belle époque des tramways : un voyage nostalgique dans le passé*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1997, p. 230.



a

a

UN CAMION DE LA CORPORATION DU GAZ NATUREL DU QUÉBEC EN 1965.

(BANQ, FONDS LA PRESSE)

LE VENT TOURNE : DE LA GRANDE DÉPRESSION À LA FIN DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

La première moitié du 20e siècle est aussi marquée par la Grande Dépression des années 1930 qui provoque pertes d'emploi, chômage et diminution de la production de plusieurs entreprises. L'industrie lourde montréalaise connaît un nouveau souffle avec le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale. Les ateliers Angus, par exemple, convertissent une partie de leurs activités pour contribuer à la production de guerre, dont les chars d'assaut. Le chantier naval de la Canadian Vickers est fortement sollicité. Créé en 1911 par l'entreprise britannique Vickers, Sons and Maxim, il vise d'abord à fournir des bateaux à la Marine royale du Canada qui vient tout juste de voir le jour. Le chantier se trouve sur la rue Notre-Dame, près de l'intersection avec Viau. Après les années fastes de la Première Guerre mondiale au cours de laquelle il construit bateaux et sous-marins, il se lance dans l'aéronautique, ce qui donnera naissance à Canadair. Le chantier naval traverse la crise économique en misant sur des contrats de réparation. Avec le second conflit redémarre la production de bateaux comme les frégates (ou *frigate*, en anglais), qui servent notamment d'escorte anti-sous-marine dans les convois transatlantiques.

Le conflit ne relance pas seulement l'industrie lourde montréalaise : tous les secteurs sont sollicités. C'est le cas dans le domaine pharmaceutique. La compagnie Ayerst, McKenna & Harrison, par exemple, connaît une forte croissance en produisant la pénicilline pour les forces armées canadiennes[17]. L'industrie manufacturière a aussi « profité de l'injection de nouvelles ressources[18] », puis de la forte demande des consommateurs avec le retour à la paix.

a

UN CAMION DE LA COMPAGNIE PHARMACEUTIQUE AYERST, MCKENNA & HARRISON EN JANVIER 1940.

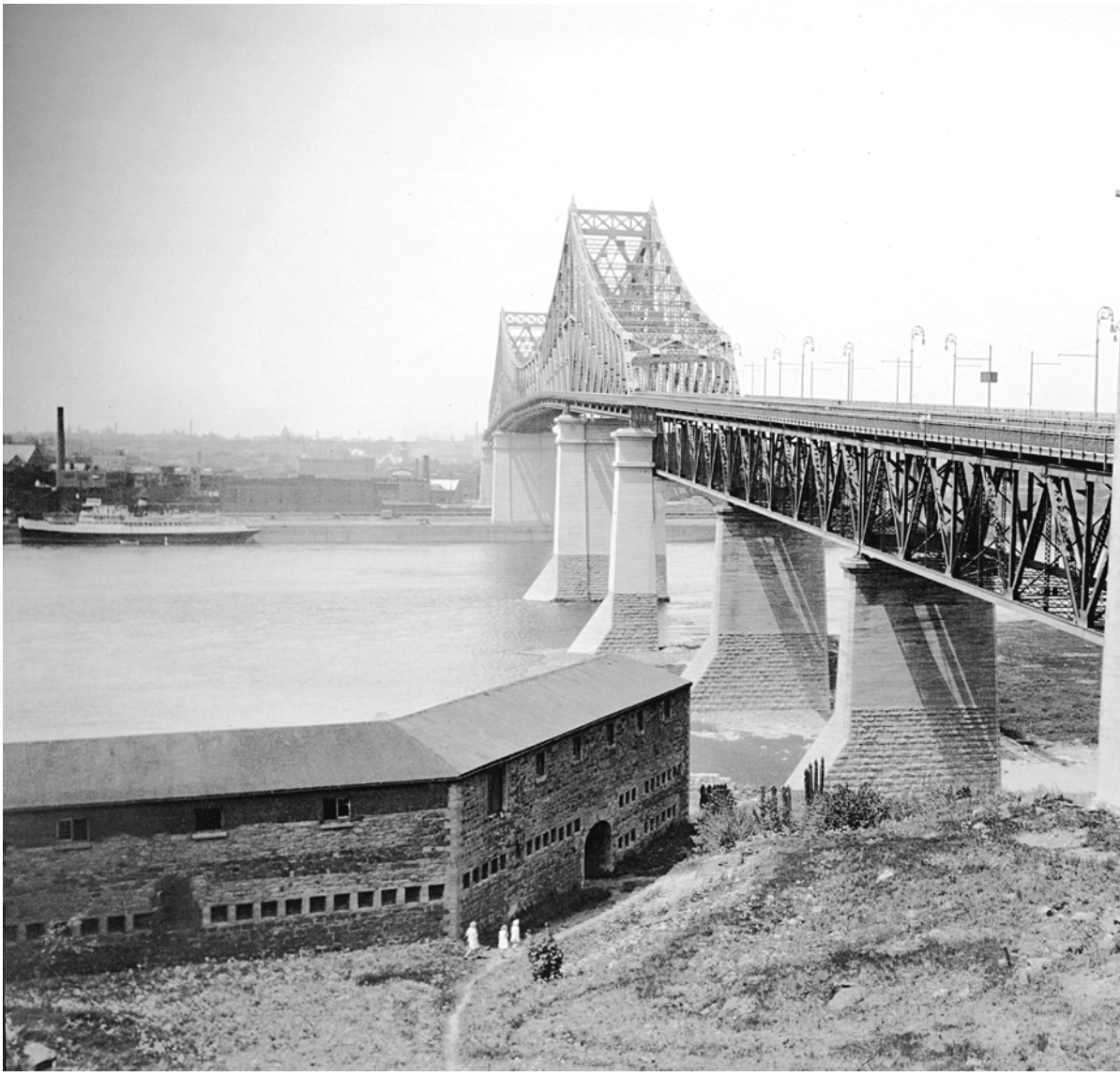
(BANQ, FONDS CONRAD POIRIER)

17. Johanne Collin avec la collaboration de Denis Béliveau, *Nouvelle ordonnance. Quatre siècles d'histoire de la pharmacie au Québec*, Montréal, PUM, 2020, p. 244.
18. Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 443.



a

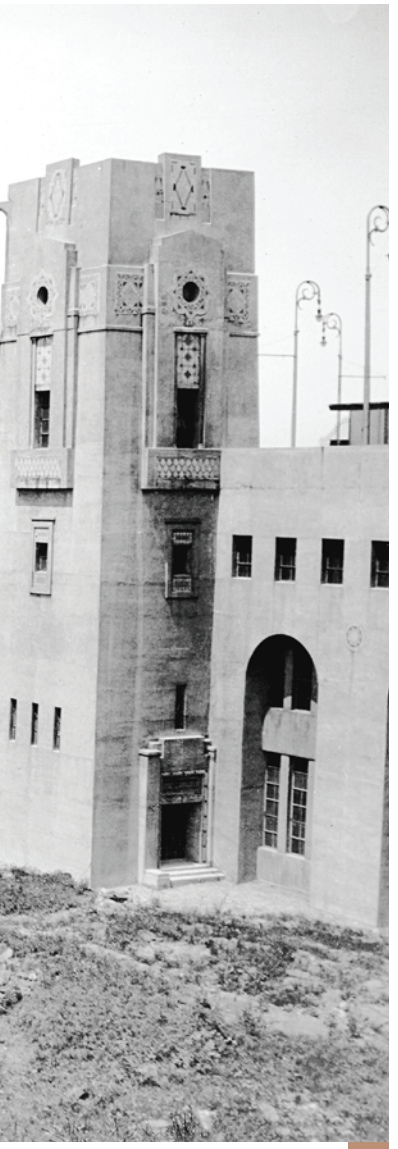
Le monde d'après-guerre est toutefois bien différent de celui d'avant. De multiples transformations entament les attraits stratégiques de la ville au profit de Toronto. Sa rivale connaît une forte croissance jusqu'à ravir à Montréal le titre de métropole canadienne au début des années 1970. Les échanges commerciaux internationaux du Canada, traditionnellement tournés vers le Royaume-Uni et l'Europe, sont désormais principalement réalisés avec les États-Unis. Le cœur industriel du géant américain se trouve dans la région des Grands Lacs. Buffalo, Cleveland, Détroit et Chicago connaissent une période faste, notamment grâce aux constructeurs automobiles qui installent aussi une partie de leurs activités en Ontario. Le secteur tertiaire, c'est-à-dire les services, gagne en importance dans les économies occidentales, alors que les emplois manufacturiers et industriels, historiquement très nombreux à Montréal, tendent à diminuer.



a

INAUGURÉ EN 1930, LE PONT JACQUES-CARTIER EST UNIQUEMENT DESTINÉ AUX VOITURES.

(MUSÉE MCCORD STEWART, HARRY SUTCLIFFE)



a

À partir de la fin des années 1950, la voie maritime du Saint-Laurent permet aux bateaux de se rendre jusqu'aux Grands Lacs. Le port de Montréal n'est plus l'arrêt obligé pour entrer sur le continent. Le rail connaît un déclin rapide au profit de l'automobile et des camions. Le transport des passagers par train diminue de 50 % entre 1948 et 1961, ce qui amène d'ailleurs le CP à abandonner ce créneau une dizaine d'années plus tard[19]. Étant au cœur du réseau du CP et du CN, la ville écope également de cette transformation. Autre symbole de cette nouvelle ère, les deux derniers circuits de tramways montréalais disparaissent en août 1959 pour laisser toute la place aux autobus et par la suite au métro.

Ces changements se profilent depuis déjà quelques décennies. L'essor de l'automobile commence dès les années 1920, avant d'être quelque peu ralenti par la crise économique. En 1930, l'inauguration du pont Jacques-Cartier uniquement destiné aux voitures annonce les temps à venir. Les livraisons par camion se font plus nombreuses, même si le train continue à dominer pendant quelques décennies. La construction de l'usine de Coca-Cola au 200, rue de Bellechasse durant cette période illustre ce monde en transition. Elle est située à proximité du chemin de fer, mais aussi des routes principales. Elle comprend d'ailleurs un vaste garage pour les camions[20]. Tout ne change pas du jour au lendemain. La région continue d'attirer de nouveaux investissements, mais souvent hors du giron de la Ville de Montréal. En 1953, par exemple, Kraft annonce la construction de son usine à Mont-Royal. L'entreprise, qui vient tout juste de lancer son célèbre Cheez Whiz cette année-là, connaît une croissance importante[21]. L'année suivante, c'est au tour du brasseur ontarien Labatt d'annoncer la construction d'une nouvelle usine à LaSalle[22].

Le CP, le CN, la Commission de transport, la Corporation du gaz naturel du Québec, Molson, Labatt, Coca-Cola, Vickers et bien d'autres encore, c'est au sein de ces diverses entreprises que les travailleurs vont donner naissance à des caisses d'économie au cours des deux décennies suivantes. La coopération d'épargne et de crédit trouve un terrain fertile chez ces ouvriers.

19. Nadeau, *Angus*, p. 184.
20. Ville de Montréal, *Énoncé de l'intérêt patrimonial. Ancienne usine Coca-Cola*, 1er juin 2016.
21. « Nouvelle usine construite par la Kraft Foods Ltd, près de Montréal », *Le Droit*, 18 décembre 1953, p. 27.
22. « Profits élevés de John Labatt Ltd », *La Patrie*, 13 décembre 1954, p. 16.

Des caisses pour et par les travailleurs

En 1944, lorsque démarre l'histoire de ce qui deviendra la Caisse Desjardins des Transports, les Montréalais peuvent envisager l'avenir avec un certain optimisme. On sait que la Deuxième Guerre mondiale tire à sa fin. L'économie tourne à plein régime, ce qui fait oublier la période de la Grande Dépression. Comme les enfants du baby-boom, les 22 caisses d'économie qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports voient le jour durant les deux décennies suivantes.

CHAPITRE 2


DOMINION
DÉPASSE
LE MILLIARD
Et vous fait tous gag
MAISON DES DÉBARDEURS

LES DÉBUTS DES CAISSES D'ÉCONOMIE AU QUÉBEC

À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les caisses populaires sont déjà bien établies au Québec, mais les caisses d'économie sont encore peu nombreuses. La principale différence entre les deux modèles réside dans le « lien commun » entre les membres. Les caisses populaires sont organisées sur une base territoriale. À l'époque, c'est le plus souvent la paroisse catholique. Quant aux caisses d'économie, elles servent des gens dont la communauté d'intérêts est d'une autre nature. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une même appartenance professionnelle. Les deux ont cependant le même fondateur : Alphonse Desjardins.

Celui-ci est un pionnier de la coopération d'épargne et de crédit non seulement au Québec, avec la fondation de la Caisse populaire de Lévis le 6 décembre 1900, mais également en Ontario et aux États-Unis, où il met sur pied les toutes premières caisses. Dans la province voisine, il participe à la fondation de 18 caisses populaires, mais c'est d'abord une caisse de groupes qu'il crée en 1908 pour les fonctionnaires fédéraux. Quant aux Américains, ils privilégient rapidement un modèle en milieu de travail plutôt qu'au sein de la paroisse, c'est-à-dire une caisse de groupes plutôt que de territoire. Ce seront les *credit unions*. Elles prolifèrent aux États-Unis, avant de traverser la frontière et de prendre le nom « caisse d'économie » en français.

Fondée en 1936 par les employés du YMCA de Montréal, la Strathcona Credit Union est la première du genre à voir le jour au Québec. Au cours des trois années suivantes, des travailleurs emboîtent le pas dans des entreprises d'envergure, notamment chez Bell Canada avec la Telephone Workers Credit Union of Montreal and Vicinity et à la Sun Life avec la Delphic Credit Union. Les quelques caisses d'économie existantes forment alors un premier regroupement en 1942 : la Montreal Credit Union Federation Limited qui prendra peu de temps après le nom Quebec Credit Union League (Ligue des caisses d'économie du Québec). Les caisses d'économie se sont ensuite multipliées dans la province en deux vagues successives. La première, de 1944 à 1956, est attribuable à la Ligue. La deuxième, de 1963 à 1972, est principalement le fait de la Fédération des caisses d'économie du Québec, une organisation francophone née en 1962 d'un schisme au sein de la Ligue, comme nous le verrons plus loin.

Les 22 caisses qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports s'inscrivent dans ces deux vagues. La majorité d'entre elles (15 sur 22, c'est-à-dire 68 %) ont été fondées entre 1944 et 1953, soit en moins de 10 ans. Elles comptent parmi les plus anciennes caisses d'économie québécoises. Les autres caisses (7 sur 22, c'est-à-dire 32 %) ont été fondées entre 1958 et 1967, avec une période plus intense pendant la première moitié des années 1960. Sur le plan territorial, elles se trouvent toutes sur l'île de Montréal, couvrant une vaste étendue qui va de Côte-Saint-Luc à Hochelaga-Maisonneuve, et de LaSalle à Saint-Laurent, en passant par le centre-ville.



a

ALPHONSE ET DORIMÈNE DESJARDINS, EN COMPAGNIE DE LEUR FILS CHARLES.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

a

DES CAISSES D'ÉCONOMIE DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL ET LE TRANSPORT



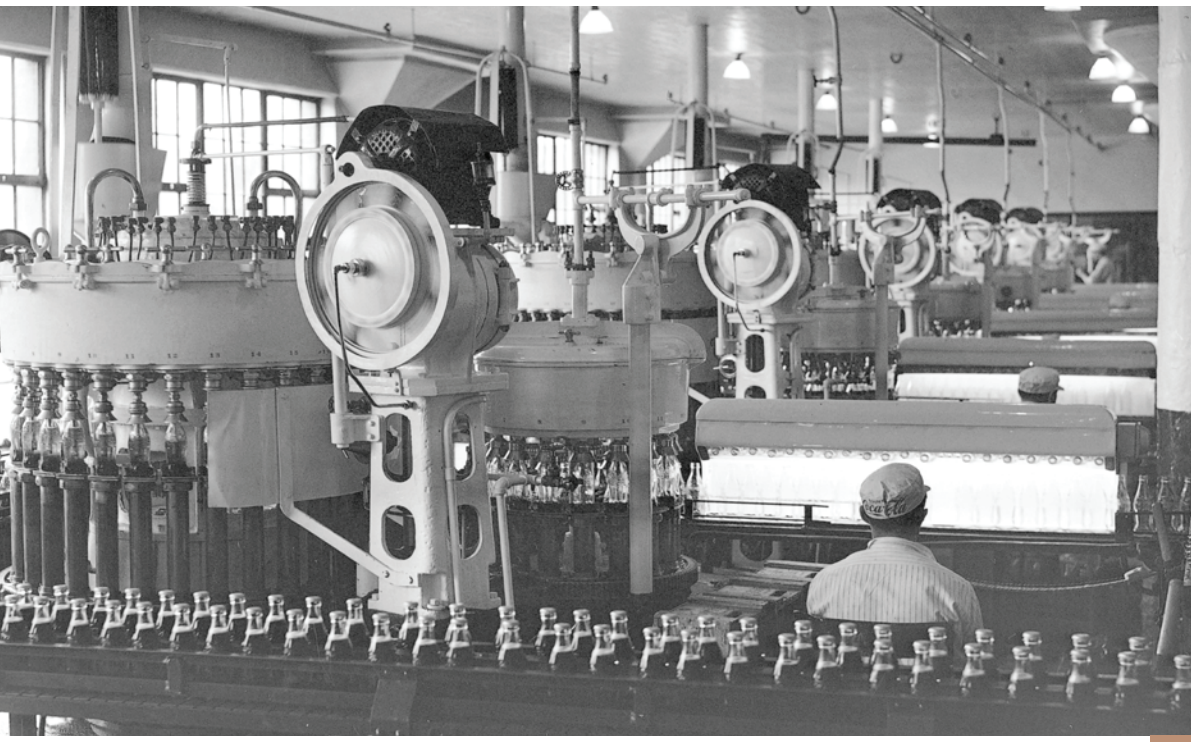
Ces 22 caisses peuvent être réparties en deux grandes catégories, selon le domaine d'activité de l'entreprise dans laquelle elles sont implantées : le secteur industriel et le transport. Leur fondation sera présentée chronologiquement à l'aide de ce classement, en utilisant le nom original de la caisse lors de sa création[1].

La première d'entre elles, la Caisse d'économie Frigate, appartient au domaine industriel, mais elle est aussi liée au transport puisqu'elle voit le jour au chantier naval de la Canadian Vickers. Elle est créée en 1944 alors que la Deuxième Guerre mondiale bat toujours son plein, comme le rappelle le nom choisi. Trois caisses de la catégorie industrielle sont fondées en 1949. En janvier, les employés de l'usine Kraft, qui se trouve alors au 40, chemin Bates à Outremont, mettent sur pied la Caisse d'économie Cartier. Le mois suivant, c'est la naissance de la Caisse d'économie Pharma pour les employés de la compagnie pharmaceutique Ayerst, McKenna & Harrison qui se trouve à Saint-Laurent. La Caisse d'économie des Usines Angus est fondée en mars 1949 au sein des ateliers du CP. Comme la Caisse d'économie Frigate, elle est liée à la fois au domaine industriel et à celui du transport.



a

1. La plupart des 22 caisses ont d'abord eu un nom unilingue anglais. Afin de faciliter la lecture, l'appellation française officielle est utilisée bien qu'elle ait parfois été adoptée plusieurs années après la fondation. Si le nom original n'a pas été traduit, ou s'il a complètement changé lors de sa traduction, c'est l'appellation anglaise d'origine qui est privilégiée.



b

a

L'USINE DE LA BRASSERIE MOLSON EN 1936 AVEC LE PONT JACQUES-CARTIER EN ARRIÈRE-PLAN.

(ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL)

b

INTÉRIEUR DE L'USINE DE COCA-COLA AU 200, RUE DE BELLECHASSE.

(BANQ, FONDS CONRAD POIRIER)

Toujours dans la catégorie industrielle, trois caisses d'économie ont vu le jour chez des brasseurs : la Caisse d'économie Molson, en octobre 1953, la Caisse d'économie des employés Labatt, en juin 1958, et enfin la Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow du Québec en février 1965. La première est logée dans l'usine de la rue Notre-Dame, au pied du pont Jacques-Cartier. La deuxième voit le jour quatre ans après l'installation de la compagnie ontarienne à LaSalle. Enfin, la troisième se trouve au siège social sur la rue Notre-Dame Ouest au coin de la rue Peel. La Caisse d'économie C.A.C. destinée aux employés de la Commission d'assurance chômage doit aussi être ajoutée à cette sous-catégorie, bien qu'elle regroupe des fonctionnaires fédéraux et non des employés du secteur industriel. Fondée en juin 1963, elle loge dans les bureaux de la commission au 1441, rue Saint-Urbain. Elle a fusionné avec la Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow en 1978, après une brève existence d'une quinzaine d'années.

Les dernières caisses à voir le jour dans cette catégorie sont issues de milieux plus diversifiés : la Caisse d'économie Génie pour les employés de la Corporation du gaz naturel du Québec en novembre 1961, la Caisse d'économie des employés de Coca-Cola en mai 1964[2] et enfin la Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique « Usine de Montréal[3] » en mars 1967. La première se trouve au siège social de l'entreprise au 1717, rue du Havre. La deuxième est fondée à l'usine du 200, rue de Bellechasse dans la Petite-Italie. La dernière est située dans l'est montréalais à l'usine sur la rue Notre-Dame Est, au coin de la rue Dickson.

Dans le secteur du transport, la plupart des caisses sont liées au monde ferroviaire. Plusieurs sont nées dans des centres de triage ou des gares de passagers du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN). La plus ancienne dans cette catégorie est la Caisse d'économie Windsor, fondée le 20 octobre 1945. Elle se trouve dans la gare du même nom construite par le CP à la fin du 19e siècle pour abriter son siège social. En mars 1950, la Beaver Credit Union voit le jour pour les employés de la gare Dalhousie. La Glen Credit Union est fondée en avril 1952 à la gare de triage située à l'emplacement actuel du Centre universitaire de santé McGill. Le « Glen Yard » est l'une des très rares installations du genre au Canada uniquement destinées aux trains de passagers[4]. L'année suivante, une caisse voit le jour à la cour Saint-Luc du CP au mois d'octobre.

Du côté du CN, il y a d'abord la Caisse d'économie Canat, fondée en septembre 1947 pour les télégraphistes. Elle est suivie par la Revac Credit Union, le 1er octobre 1950, pour les employés des finances et de la comptabilité[5]. Trois ans plus tard, la McGill Credit Union voit le jour dans le magnifique édifice du Grand Tronc au 360, rue McGill. Contrairement aux deux premières, qui s'adressent à des métiers spécifiques au sein du réseau ferroviaire, celle-ci semble viser toutes les catégories d'employés au siège social. Deux caisses sont aussi fondées dans des gares de triage. La première est la Point Credit Union, en février 1952, à Pointe-Saint-Charles. La deuxième est la Hump Yard Employees Credit Union, en octobre 1953, à la gare de triage Taschereau dans Côte-Saint-Luc.

Deux autres caisses peuvent être rangées dans la catégorie des transports : la Caisse de crédit des employés de tramways, fondée en septembre 1950, et la Caisse d'économie des employés du camionnage du Québec, créée en janvier 1963. La première sera destinée à tous les employés des transports en commun de la métropole avec la création, la même année, de la Commission de transport. La deuxième connaît une brève existence d'un peu moins de 10 ans avant de fusionner avec la Caisse d'économie des Usines Angus.

2. Cette caisse semble être entrée en activité seulement en 1972.
3. Une caisse avait été fondée deux ans plus tôt à l'usine de lampes de la Canadian General Electric au 280, rue Faillon Ouest (aujourd'hui Gary-Carter). Elle fait aujourd'hui partie de la Caisse Desjardins des Travailleuses et Travailleurs unis.
4. « Canadian Pacific Railway Glen Yard Montreal », Old Time Trains, www.trainweb.org/oldtimetrains/photos/cpr_facilities/Glen.htm
5. Voir la liste des caisses d'économie dans le rapport annuel de la Ligue 1961-1962.

Liste des caisses qui ont fusionné pour former la Caisse Desjardins des Transports

	Nom original	Nom francisé	Date de fondation
1	Frigate Credit Union	Caisse d'économie Frigate	24 janvier 1944
2	Windsor Credit Union	Caisse d'économie Windsor	22 décembre 1945
3	Canat Credit Union	Caisse d'économie Canat	11 octobre 1947
4	Pharma Credit Union	Caisse d'économie Pharma	26 février 1949
5	Cartier Credit Union	Caisse d'économie Cartier	5 mars 1949
6	Angus Shops Credit Union – Caisse d'économie des Usines Angus		19 mars 1949
7	Beaver Credit Union		18 mars 1950
8	Revac Credit Union		12 août 1950
9	Caisse de crédit des employés de tramways		14 octobre 1950
10	Point Credit Union		14 avril 1951
11	Glen Credit Union		3 mai 1952
12	McGill Credit Union		18 avril 1953
13	St. Luc Yard Credit Union	Caisse d'économie St-Luc	17 octobre 1953
14	Hump Yard Employees Credit Union		7 novembre 1953
15	Molson's Employees Credit Union	Caisse d'économie Molson	7 novembre 1953
16	Labatt's Employees Quebec Credit Union	Caisse d'économie des employés Labatt	26 juillet 1958
17	Caisse d'économie Génie Credit Union		16 décembre 1961
18	Caisse d'économie des employés du camionnage du Québec		26 janvier 1963
19	Caisse d'économie C.A.C.		20 juillet 1963
20	Caisse d'économie des employés de Coca-Cola Employees Credit Union		2 mai 1964
21	Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow du Québec (Montréal) – Dow Brewery (Quebec) Employees Credit Union (Montreal)		16 janvier 1965
22	Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique « Usine de Montréal »		18 février 1967

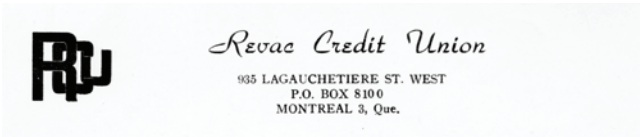
⇄ Transports Industrielle

Le nom original est écrit tel que publié dans l'avis de fondation de la *Gazette officielle du Québec*. Entre parenthèses, on trouve le nom tel qu'il a été francisé parfois plusieurs années plus tard. La date de fondation est celle de la publication dans la *Gazette* qui marque la naissance de la caisse aux yeux de la loi à compter de 1945, sauf pour la Caisse d'économie Frigate, dont la date de la déclaration de fondation a été retenue.











a

DES SYMBOLES UTILISÉS SUR LE PAPIER À EN-TÊTE DE CERTAINES CAISSES.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

Ces 22 caisses sont celles qui ont légalement fusionné au fil du temps pour former la Caisse Desjardins des Transports. Quatre autres font partie de son histoire, mais par des voies plus officieuses. Une caisse a été fondée pour les télégraphistes du CP vers 1944 : la Telemp Credit Union. Elle est située dans l'édifice des télégraphistes au coin des rues Saint-François-Xavier et de l'Hôpital. Toujours en activité à la fin des années 1960, elle disparaît au début de la décennie suivante sans qu'il soit possible de préciser de quelle manière ni pour quelles raisons. Certaines de ses archives ayant été retrouvées à la Caisse Desjardins des Transports, on peut penser que la Telemp Credit Union s'est jointe à l'une des anciennes caisses, sans fusion légale. Les débardeurs du port de Montréal ont aussi fondé une caisse d'économie, lors d'une grève en 1972[6]. Cependant, le départ de plusieurs d'entre eux dès l'année suivante affaiblit considérablement la jeune coopérative installée dans la Maison des débardeurs. Ses membres décident de se joindre à celle des ateliers Angus qui se trouve à proximité, sans qu'il y ait de fusion légale. Un scénario similaire s'est produit pour la Caisse d'économie des employés de Johnson & Johnson, fondée en juillet 1962, ainsi que pour la Caisse d'économie des employés du papier façonné, fondée en octobre 1970, qui regroupait principalement les travailleurs de la Canadian International Paper (CIP).



6. Jean-Paul Thomin, *C'est arrivé au bord-de-l'eau. Récits et anecdotes des débardeurs du port de Montréal*, Montréal, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, p. 134-135.

Liste des caisses dont les membres ont adhéré à une autre caisse d'économie (sans fusion)

	Nom de la caisse	Date de fondation	Date d'adhésion	Date de dissolution
1	Telemp Credit Union*	vers 1944	inconnue	inconnue
2	Caisse d'économie des employés de Johnson & Johnson Ltée Employees Credit Union	14 juillet 1962	1975	8 février 1992
3	Caisse d'économie des employés du papier façonné	24 octobre 1970	1975	8 février 1992
4	Caisse d'économie des Débardeurs de Montréal	9 septembre 1972	1973	8 février 1992

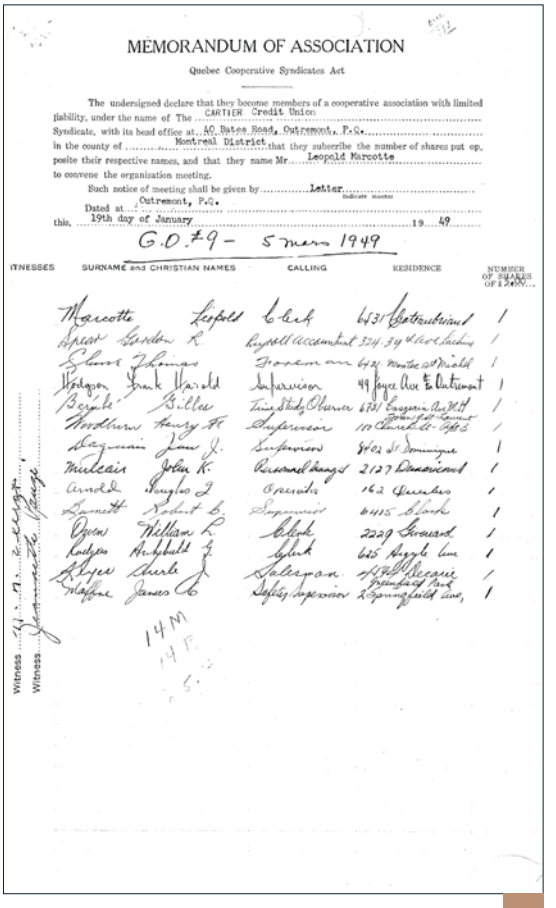
***** Les membres de la Telemp Credit Union semblent avoir adhéré à la Caisse d'économie Canat, mais l'information n'a pu être retrouvée.

Les dates de fondation et de dissolution proviennent de la *Gazette officielle du Québec*.

COMMENT FONDE-T-ON UNE CAISSE D'ÉCONOMIE ?

L'acte de naissance d'une caisse est la déclaration de fondation signée par tous les membres fondateurs, qui y indiquent leur occupation, leur adresse et le nombre de parts sociales de 5 $ qu'ils souscrivent. Ce document a été retrouvé pour un peu moins de la moitié des 22 caisses à l'origine de la Caisse Desjardins des Transports. Celles-ci ont généralement été fondées par un petit groupe d'employés : les déclarations consultées comptent en moyenne une vingtaine de signataires. En examinant leur nom, on constate autant la présence d'anglophones que celle de francophones dans des proportions qui varient selon les milieux de travail. Par exemple, les anglophones sont majoritaires à la Point Credit Union du CN, tandis que les francophones sont plus nombreux à la Caisse d'économie des employés Labatt.

L'occupation indiquée sur la déclaration de fondation permet de connaître le profil des fondateurs. À la Caisse d'économie Cartier chez Kraft, il y a plusieurs employés de bureau, dont le « personnel manager » et le comptable responsable de la paie. Le plus souvent, ce sont les ouvriers qui dominent sur la déclaration de fondation, comme aux ateliers Angus où l'on retrouve plusieurs ferblantiers, forgerons, machinistes, tuyauteur, etc. À plusieurs endroits, ce sont des personnes impliquées dans le syndicat qui sont à l'origine du projet. C'est le cas aux ateliers Angus où les syndicats créent la caisse afin de combattre les usuriers qui y sévissent. Les promoteurs du projet s'assurent d'obtenir l'approbation de l'employeur avant d'effectuer les procédures.



MEMORANDUM OF ASSOCIATION

Quebec Cooperative Syndicates Act

The undersigned declare that they become members of a cooperative association with limited liability, under the name of The CARTIER Credit Union
Syndicate, with its head office at AC Bates Road, Outremont, P.Q.
in the county of Montreal District that they subscribe the number of shares put op, posite their respective names, and that they name Mr. Leopold Marcotte to convene the organization meeting.

Such notice of meeting shall be given by Letter
Indicate mode
Dated at Outremont, P.Q.
this 19th day of January 19 49

G.O. #9 - 5 mars 1949

ITNESSES | SURNAME and CHRISTIAN NAMES | CALLING | RESIDENCE | NUMBER OF SHARES OF $ EACH

Witness
Witness

a

LA DÉCLARATION DE FONDATION DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE CARTIER.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)



a

a

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FÉDÉRATION DES CAISSES D'ÉCONOMIE, ROBERT SOUPRAS, LORS D'UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE CELLE-CI. PENDANT PLUSIEURS ANNÉES, L'ÉVÉNEMENT A LIEU AU RESTAURANT SAMBO À PROXIMITÉ DU SIÈGE SOCIAL DE LA FÉDÉRATION SUR LA RUE SHERBROOKE.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

Les premières caisses à voir le jour peuvent compter sur l'aide des quelques caisses d'économie qui ont été fondées avant elles. Par exemple, la première rencontre du conseil d'administration de la Caisse d'économie des Usines Angus se tient dans les locaux de la Caisse d'économie des pompiers de Montréal à la Caserne 26, située au 2151, avenue du Mont-Royal, en présence de son gérant, le capitaine Albert Rémillard. La réunion suivante se déroule avec la participation de celui de la Caisse d'économie Windsor, E. Perron[7]. Cette caisse a elle-même profité des conseils du gérant de la Delphic Credit Union, peu de temps après sa fondation[8]. Plus tard, les assemblées de fondation se déroulent généralement en présence d'un représentant de la Ligue ou de la Fédération qui connaît la procédure et préside aux délibérations. Directeur général de la Fédération, Robert Soupras est présent à la naissance de la Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow et de la Caisse d'économie des employés de Coca-Cola.

La caisse est souvent fondée directement dans le milieu de travail à la fin de la journée. C'est le cas aux brasseries Molson et Dow, par exemple. À la première, l'assemblée de fondation s'ouvre à 18 h 15 et elle dure une heure et quart. L'assemblée adopte quelques résolutions pour lancer les activités, comme l'affiliation à la Fédération, la souscription d'assurance et les autorisations de signature. Elle procède aussi à l'élection des dirigeants, c'est-à-dire ceux qui siégeront aux instances de la caisse. La coopérative existe alors sur papier, mais le plus dur reste à faire : organiser concrètement les activités et obtenir la confiance des membres pour leur épargne et l'octroi de prêts.

7. Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 18 janvier 1949 et 2 février 1949.
8. Caisse d'économie Windsor, PV du CA, 8 mars 1946.



a

Cette tâche revient au gérant et aux dirigeants. Ce sont les termes employés à l'époque pour désigner respectivement le directeur général et les élus de la caisse. Ces derniers sont répartis entre trois instances : un conseil d'administration, une commission de crédit et un conseil de surveillance. Le premier compte environ une dizaine de membres, tandis que les deux autres en ont généralement trois. Comme aujourd'hui, le conseil d'administration voit à la bonne marche de la coopérative. À l'époque cependant, les administrateurs sont beaucoup plus impliqués dans les opérations quotidiennes. Ils acceptent les nouveaux membres et s'occupent du recrutement. Ils étudient les états financiers ainsi que les règlements de la caisse et doivent réfléchir aux diverses façons d'assurer sa progression. Quant à la commission de crédit, elle est chargée d'examiner, d'approuver ou de rejeter la plupart des demandes de prêt faites par les membres. Enfin, le conseil de surveillance est doté de pouvoirs de vérification et de contrôle. Il surveille les deux autres instances et, en cas d'irrégularité, il peut suspendre les activités et convoquer une assemblée générale spéciale.

Il est difficile de faire un portrait très détaillé des premiers dirigeants des 22 anciennes caisses d'économie, car les informations à leur sujet sont peu nombreuses. Une liste des 12 membres du conseil d'administration de la Caisse d'économie des Usines Angus en 1953 indique leur emplacement sur le site. Quatre d'entre eux se trouvent dans la « Loco Shop ». Les autres sont répartis entre la « Tender & Truck Shop », le « Cabinet Mill », la « Grey Iron Foundry », la « Sheet Metal Shop » et la « Frog Shop ». Fait intéressant, on trouve une femme parmi eux. Rolande Senterre est élue au printemps 1952 et devient secrétaire du conseil d'administration. Son mandat est toutefois de courte durée, car elle s'absente pour maladie à la fin de l'année suivante et démissionne en mai 1954. Il y a aussi une femme parmi les dirigeants de la Pharma Credit Union durant cette période[9].

Deux événements historiques majeurs ouvrent et ferment la période pendant laquelle ont été fondées les caisses qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports : la Deuxième Guerre mondiale et l'Expo 67. Ce sont 22 coopératives d'épargne et de crédit qui ont été mises sur pied par les travailleurs dans des milieux diversifiés, majoritairement liés à l'industrie et au transport. Leur processus de fondation est à peu près identique, mais elles évoluent ensuite de façon bien différente.

a

MOSAÏQUE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION, DE LA COMMISSION DE CRÉDIT ET DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES USINES ANGUS EN 1959.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

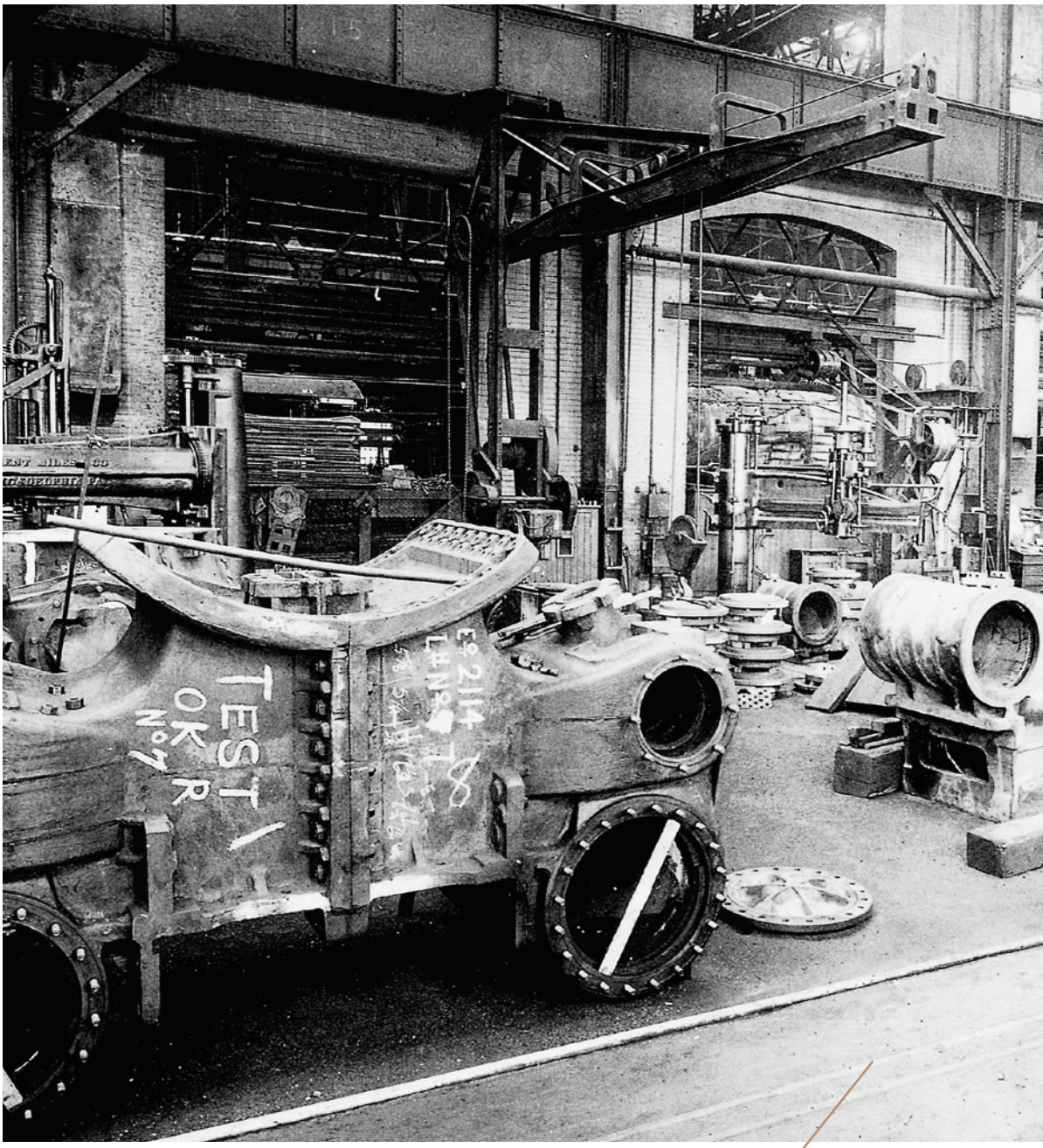
9. Archives du Mouvement Desjardins, League Minutes and Historical Documents 1942-1956, PV de l'AGA de la Ligue, 14 février 1953.

Modestes moyens, débuts prometteurs (1944–1967)

À la fin des années 1960, les 22 anciennes caisses qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports sont de tailles très diverses. Six de ces caisses comptent seulement entre 400 et 600 membres. Certaines d'entre elles sont de fondation récente, comme la Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique, ce qui explique en partie ce nombre peu élevé. D'autres sont plus anciennes, comme les caisses Canat et Pharma, mais elles sont demeurées modestes. Trois caisses sortent du lot quant au nombre de membres et à l'actif à la fin des années 1960 : la Point Credit Union au CN avec 8 700 membres et un actif de plus de 6 M$, la Caisse d'économie des Usines Angus au CP avec 4 400 membres et un actif de 4 M$, et la Caisse de crédit des employés de tramways avec 3 900 membres et un actif de 2 M$. Pendant cette période, les 22 caisses d'économie offrent à peu près les mêmes services, qui peuvent se résumer au compte d'épargne et à la possibilité d'emprunter. Certaines d'entre elles commencent à élargir leur offre ou encore tentent des expériences pour répondre à d'autres besoins des membres.

CHAPITRE 3

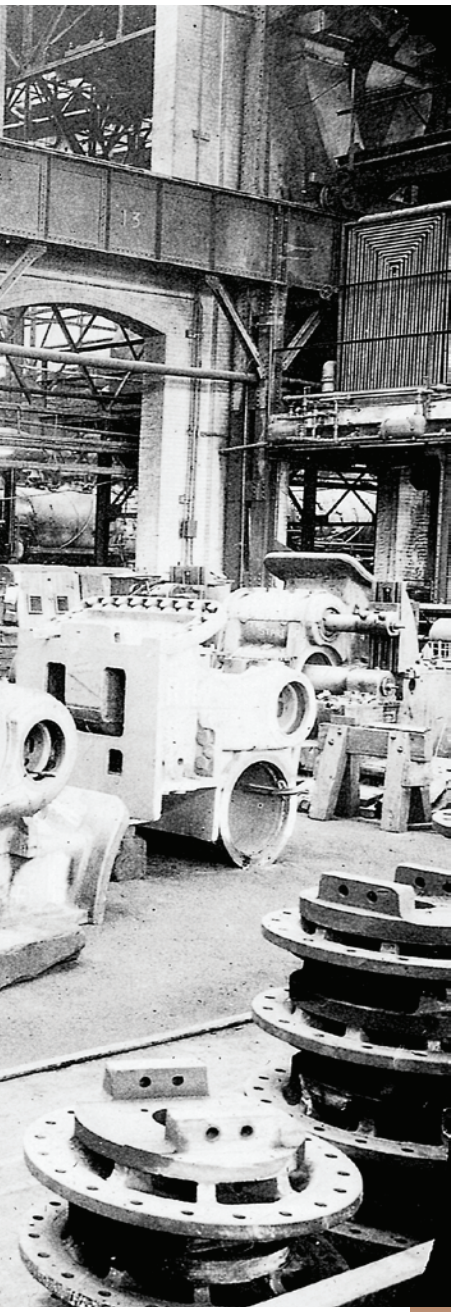

1400
CANADIAN
PACIFIC



a

LE PREMIER GÉRANT DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES USINES ANGUS EST ALBERT HOGUES, UN FORGERON.

(MUSÉE MCCORD STEWART)



a

JETER LES BASES : UN GÉRANT ET UN LOCAL

Au départ, les opérations de la caisse sont bien souvent l'œuvre d'une seule personne : le gérant. Il est nommé parmi les membres élus au conseil d'administration. Il ne s'agit pas d'un expert du monde bancaire, mais d'un collègue de travail capable d'inspirer confiance aux membres. À la Caisse d'économie des Usines Angus, le choix se porte sur Albert Hogues, un forgeron d'un certain âge qui a suivi des cours sur la coopération offerts par l'Université d'Ottawa[1]. Dans de nombreux cas, c'est plutôt un employé de bureau, comme à la Caisse d'économie Molson. Son gérant, Georges Lord, travaille au magasin de l'entreprise en plus d'être secrétaire de l'Association des employés, et il a auparavant travaillé quelques années dans une banque[2].

Pendant les premières années, le gérant remplit ses fonctions bénévolement ou il reçoit un maigre dédommagement. Il consacre quelques heures par semaine à la caisse, tout en poursuivant son travail régulier dans l'entreprise où elle se trouve. Cela se traduit dans les heures d'ouverture. À la Caisse d'économie Molson, le bureau est ouvert sur l'heure du midi et pendant une heure en fin de journée[3]. Il faut pouvoir offrir un horaire qui convient aux différents quarts de travail. Ainsi, à la Caisse de crédit des employés de tramways, en 1970, les heures d'ouverture sont de 10 h à 15 h du lundi au vendredi, de même que de 19 h à 21 h du lundi au jeudi pour ceux qui travaillent de soir[4]. Les différents employeurs sont généralement indulgents quant aux heures de travail que le gérant et ses collaborateurs consacrent parfois aux activités de la caisse plutôt qu'à leur emploi régulier au sein de l'entreprise[5].

1. Entrevue avec Avila Bourbonnais par Jean-Louis Martel, Centre de gestion des coopératives, HEC, mai 1981, p. 21.
2. Georges Lord, *Histoire de la Caisse d'économie Molson, 1953-1971*, mai 1972, p. 4.
3. Horaire complet : du lundi au mercredi de 12 h 30 à 14 h et de 17 h à 18 h ainsi que jeudi et vendredi de 8 h 30 à 18 h. Caisse d'économie des employés Molson, Rapport annuel 1953-1954.
4. Caisse d'économie des employés de la C.T.M., Rapport annuel 1970.
5. Nadeau, *Angus*, p. 179.



Dans certains cas, la croissance de la caisse amène le gérant à s'y consacrer à temps plein et à embaucher une équipe d'employés. À la Caisse d'économie des Usines Angus, ce virage s'opère dès le printemps 1952. Au cours des deux années suivantes, Albert Hogues occupe le poste à temps complet avant de prendre sa retraite. Il est remplacé par Avila Bourbonnais, qui sera gérant pendant les 30 années suivantes. Parmi les premiers employés de la caisse, on trouve aussi Charles-Édouard Lefebvre, un employé de bureau des ateliers, qui finira également sa carrière à la caisse[6]. En 1964, il y a sept employés, dont deux femmes, à la Caisse d'économie des Usines Angus[7]. On manque d'informations précises à ce sujet pour les autres caisses. Très tôt, la Point Credit Union a, elle aussi, un gérant à temps plein, Maurice J. King, et une équipe d'employés. Du côté de la Caisse de crédit des employés de tramways, on sait qu'elle compte cinq employés à temps plein et quatre employés à temps partiel à la fin des années 1960[8].

6. Nadeau, *Angus*, p. 181.
7. Caisse d'économie des Usines Angus, Rapport annuel 1964.
8. Caisse d'économie des employés de la C.T.M., Rapport annuel 1970.



a

a

IMMEUBLE CONSTRUIT EN 1963 POUR ABRITER LE SIÈGE SOCIAL DE LA POINT CREDIT UNION.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

Les caisses d'économie peuvent généralement compter sur l'appui de l'employeur pour les loger. La plupart se font prêter un modeste local directement sur le lieu de travail. Aux ateliers Angus, le CP fournit un local dans le sous-sol des bureaux administratifs de la rue Rachel, ce qui inclut le téléphone, l'électricité et le chauffage. Il en va de même à la Commission de transport de Montréal. Celle-ci permet à la caisse de s'installer dans le garage du 2321, avenue du Mont-Royal Est, au coin de la rue Franchère, où elle reste jusqu'au milieu des années 1980. Le local initial est souvent de taille modeste, et la caisse doit parfois entreprendre des démarches auprès de l'employeur pour se relocaliser. C'est le cas à la Caisse Angus en 1958[9]. La Caisse d'économie Windsor doit quitter la gare en 1952, soit sept ans après sa fondation, pour un autre immeuble à proximité appartenant également au CP. Elle revient cependant dans les murs du célèbre édifice une dizaine d'années plus tard[10].

Quant à la Point Credit Union, elle s'est dotée de son propre siège social dès 1963, après un peu plus d'une décennie d'existence. Construit au coût de 73 000 $, l'immeuble a été conçu pour répondre aux besoins de la caisse. Aujourd'hui disparu, il se trouvait véritablement aux abords de la cour de la Pointe-Saint-Charles, au 1830, rue Leber. Il s'agit cependant d'un cas isolé. La plupart des 22 caisses qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports logent pendant plusieurs décennies au sein même de l'entreprise ou de l'institution dont elles servent les travailleurs.

9. Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 7 juillet 1958.
10. Caisse d'économie Windsor, PV de l'AGA, 29 juin 1953 ; Windsor Credit Union News, vol. 6, no 1 (5 février 1962).

DU SYSTÈME DE COLLECTE À LA RETENUE SUR LE SALAIRE

Étant situées en milieu de travail, les caisses d'économie profitent de la proximité avec l'employeur, non seulement pour obtenir un local, mais aussi pour recueillir l'épargne de leurs membres. Au cours des 25 premières années, on voit d'abord apparaître un système de collecte dans certaines caisses, suivi de l'implantation de la retenue sur le salaire en bonne et due forme.

Aux ateliers Angus, les travailleurs reçoivent leur chèque de paie en main propre sur l'heure du midi. Ils doivent ensuite se rendre dans une succursale bancaire à proximité pour l'encaisser. Étant donné le nombre considérable d'employés, une longue file d'attente se forme devant la banque. Parfois, leur épouse vient récupérer le chèque le plus tôt possible pour l'encaisser elle-même. Certains proposent leurs services à leurs collègues : ils font la file à leur place, moyennant une légère commission.

La caisse d'économie s'inspire de cette pratique et met sur pied un service d'échange du chèque de paie : « Dans chaque département, le syndicat recrute un représentant dont le travail sera de livrer les chèques de paye à la caisse d'économie et de revenir avec de l'argent liquide pour le distribuer aux déposants[11]. » Les « collecteurs » sont bénévoles ou reçoivent une indemnisation de 1 $ par année[12]. Le service est gratuit, mais le membre qui y adhère doit obligatoirement faire un dépôt de 5 $, plus le montant en cents de sa paie (par exemple, un dépôt de 5,89 $ pour une paie de 45,89 $). On instaure ainsi une épargne forcée, automatique et systématique. Il est toujours possible de la retirer, mais « la plupart ont accumulé », selon le gérant Avila Bourbonnais, alors qu'ils « ne l'auraient jamais fait autrement[13] ». Le reste de la paie est remis en argent comptant dans du papier kraft ou une enveloppe sur lesquels est inscrit le nom du membre. La Caisse d'économie des Usines Angus offre ce même service de collecte à la cour Saint-Luc, jusqu'à la fondation d'une caisse à cet endroit en 1953[14].

Un système similaire est établi dans d'autres caisses. La Caisse d'économie Molson instaure le service en 1956, ce qui se traduit par une croissance non seulement de l'actif, mais aussi des « responsabilités et [du] coût de l'administration[15] ». Elle doit malheureusement essuyer les frasques de l'un des collecteurs. Il s'enivre avec des Américains dans une taverne et s'enfuit aux États-Unis avec l'argent de la paie destiné aux membres. Il est arrêté à la frontière à son retour quelques semaines plus tard et la caisse parvient à récupérer tout son argent[16].

11. Nadeau, *Angus*, p. 180-181.
12. Voir la liste des collecteurs pour 1955 : Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 1955, p. 175.
13. Entrevue avec Avila Bourbonnais, p. 23.
14. Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 10 février 1953, p. 110.
15. Caisse d'économie des employés Molson, Rapport annuel 1959.
16. Lord, *Histoire de la Caisse d'économie Molson*, p. 9-10.

Très tôt, les caisses d'économie ont souhaité obtenir la déduction à la source de la part de leur employeur, c'est-à-dire le prélèvement de l'épargne directement sur le salaire des membres en collaboration avec le service de la paie. À la Caisse d'économie des Usines Angus, les administrateurs en font la demande aux autorités du CP dès 1952, mais ils essuient un refus. Quelques années plus tard, un comité de coordination des caisses d'économie du CP en Ontario milite en faveur de l'instauration de ce service dans les caisses de travailleurs du réseau ferroviaire. Ce comité invite d'autres caisses au Québec, dont celle située au siège social de l'entreprise, la Caisse d'économie Windsor, à se joindre à lui pour le demander à l'employeur. Cependant, il faut attendre encore dix ans avant de voir le projet se concrétiser en 1966. L'initiative vient à nouveau de l'Ontario. Cette fois, c'est la Terminal Credit Union de Toronto qui mène la charge. Un de ses représentants visite le conseil d'administration de la Caisse d'économie des Usines Angus pour lui présenter le projet de déduction à la source au sein du CP. Le projet ne fait pas l'unanimité parmi les administrateurs : il est adopté, mais après de vifs débats et « sur division ». Du côté de la Caisse d'économie Windsor, le projet est massivement rejeté par les membres. S'ils refusent ce service qui présente pourtant de nombreux avantages, c'est qu'ils craignent le « manque de discrétion[17] ». La retenue sur le salaire est finalement adoptée deux ans plus tard à la Caisse d'économie Windsor, qui se joint ainsi aux 26 autres caisses du CP du Québec et de l'Ontario offrant déjà le service.

La déduction sur le salaire fait son apparition à peu près au même moment au CN. On annonce qu'elle sera offerte à la Point Credit Union à partir de 1966. Cependant, des changements dans le système de comptabilité de l'entreprise ferroviaire retardent le projet de deux ans. En septembre 1968, le service est disponible dans les caisses d'économie de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, c'est-à-dire au Québec et en Ontario. Dans les mois qui suivent, 23 % des membres de la Point Credit Union y adhèrent[18].

17. Windsor Credit Union News, vol. 12, no 4 (28 mai 1968).
18. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1968.

Du côté de la Caisse d'économie Molson, la retenue à la source est proposée par l'employeur, sans frais, à l'hiver 1962. Un vol survenu dans les locaux de la caisse au cours d'une nuit avait entraîné la fin du système de collecte quelques mois plus tôt[19]. Le service est aussi introduit à la Caisse de crédit des employés de tramways durant cette période. Comme le souligne en 1967 le gérant, Jean-Marc McDougall, la déduction sur le salaire permet d'engranger chaque semaine une impressionnante somme de 37 000 $ dans les coffres de la caisse, ce qui totalise près de 2 M$ annuellement[20]. Ce service a donc un effet considérable sur la croissance des caisses qui l'offrent, car l'argent arrive de façon presque automatique. Il s'agit, par ailleurs, d'un avantage concurrentiel pour les caisses d'économie, car ce service ne peut être offert ni par les caisses populaires ni par les banques.



19. Lord, *Histoire de la Caisse d'économie Molson*, p. 18-20.
20. Caisse d'économie des employés de la C.T.M., Rapport annuel 1967.

a

UN AUTOBUS DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL EN 1970.

(BANQ, FONDS HENRI RÉMILLARD)



a

VACANCES, VOITURES ET MAISONS : LES PRÊTS

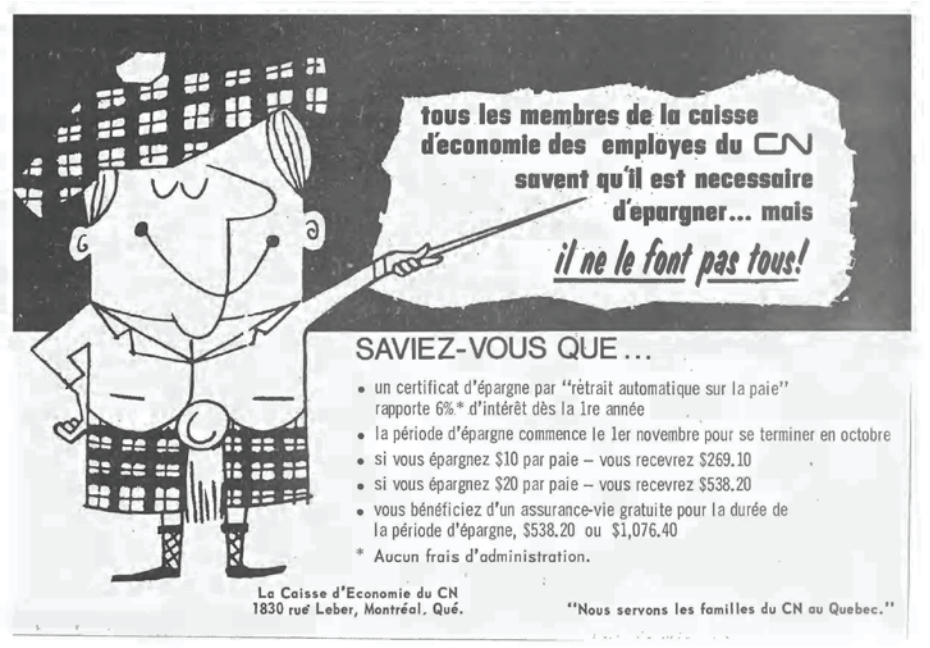
La caisse d'économie est une coopérative d'épargne et de crédit. L'octroi de prêts est, avec l'épargne, l'une de ses principales raisons d'être. Si le recours au crédit à la consommation se fait de plus en plus fréquent après la Deuxième Guerre mondiale, les caisses continuent cependant d'encourager leurs membres à en faire bon usage. Comme le rappelle Jean-Marc McDougall dans le rapport annuel de la Caisse de crédit des employés de tramways à la fin des années 1960, il faut utiliser intelligemment le crédit, faire un budget et épargner afin de ne pas vivre au-dessus de ses moyens. Les prêts connaissent néanmoins une croissance importante pendant cette décennie.

La majorité des demandes de prêt passe par la commission de crédit. Élus par les membres en assemblée générale, les commissaires doivent être très disponibles, car cela représente beaucoup de travail : au moins une réunion par semaine, parfois plus. Ils doivent aussi avoir une fine connaissance du profil de l'emprunteur, car la garantie pour un prêt repose en bonne partie sur la confiance mutuelle. À l'époque, les milieux de travail sont tissés serrés et la solidarité est parfois forte entre les membres. Exemple concret et remarquable de cette solidarité, à la Caisse d'économie des Usines Angus en 1952, les administrateurs décident que les intérêts sur le prêt d'un membre absent pour maladie pour plus d'un mois seront payés par le « fonds de surplus[21] ». Certains membres font tout de même preuve de malhonnêteté. Le gérant doit parfois prendre des arrangements et être très patient pour récupérer l'argent prêté[22]. La réputation d'un membre, une fois perdue, est difficile à rétablir.

21. Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 10 septembre 1952.
22. Lord, *Histoire de la Caisse d'économie Molson*, p. 16-17.

À la Caisse d'économie des Usines Angus, en 1964, 6 400 prêts personnels totalisant près de 900 000 $ ont été octroyés. En examinant leur répartition par ordre de grandeur, on constate que ce sont les très petits prêts qui sont au cœur des activités. En effet, 60 % de tous les prêts sont de 25 $ et moins. La catégorie suivante dans laquelle on trouve le plus grand nombre de prêts est celle entre 200 $ et 400 $, qui représente 9 % du total. Il s'agit d'une constante depuis le début du siècle : les caisses se donnent pour objectif de favoriser les petits prêts. Cet idéal, défendu par Alphonse Desjardins, est inscrit noir sur blanc dans les statuts et règlements qui régissent les caisses d'économie à l'époque.

Les données disponibles dans d'autres caisses d'économie nous permettent d'avoir une idée des motifs d'emprunt les plus courants au milieu des années 1960. À la Caisse d'économie Windsor, plus de 300 prêts totalisant 100 000 $ ont été faits pour payer les vacances. Symbole de cette période de transition dans le monde du transport, l'acquisition d'une automobile arrive au deuxième rang avec un peu plus de 200 prêts qui frôlent cependant les 300 000 $. Ce montant représente environ le tiers de tout l'argent prêté pendant l'année. Le portrait est très semblable à la Point Credit Union où 900 000 $ sur 2,5 M$ ont été empruntés pour acheter une voiture.



a

a

UNE PUBLICITÉ METTANT EN VALEUR LES SERVICES DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES EMPLOYÉS DU CN.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

En plus des prêts personnels, les caisses dont les actifs sont les plus considérables peuvent également offrir des prêts hypothécaires à leurs membres. La Caisse d'économie Windsor annonce ce nouveau service en 1960. Ses huit premiers prêts hypothécaires totalisent 70 000 $[23]. La Caisse d'économie des Usines Angus a déjà une longueur d'avance dans ce créneau. Au cours de la même année, elle a accordé 54 prêts hypothécaires totalisant 170 000 $[24].

DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES : MISER SUR LA FORCE DU NOMBRE

Toutes deux liées au CP, la Caisse d'économie des Usines Angus et la Caisse d'économie Windsor ont participé à des expériences pour élargir les services offerts à leurs membres. À partir du début des années 1950 et jusqu'au début des années 1960, on retrouve quelques traces d'un « purchasing committee » dans ces deux caisses de même qu'à celles des pompiers et des policiers de Montréal[25]. Il s'agit d'une façon de profiter de la force du nombre pour négocier des rabais ou des avantages pour les membres dans des commerces. À la Caisse Windsor, au début des années 1960, il est question, par exemple, d'une entente avec la Laurentian Heating pour une réduction sur l'huile à chauffage ainsi qu'un rabais chez Lanthier et Frères pour « tout type de meubles[26] ». Il s'agit de la dernière trace des activités de ce comité sur lequel peu d'informations sont disponibles.

Au début des années 1950, ces deux caisses comptent aussi parmi celles qui sont impliquées dans un autre projet visant à élargir les services aux membres : la Montreal Cooperative Health Services. La coopérative est officiellement créée à l'automne 1950 et le projet est présenté aux membres de certaines caisses lors de l'assemblée générale annuelle du printemps suivant[27]. Peu d'informations sont toutefois disponibles à son sujet. Comme son nom l'indique, elle vise à donner accès à des services de santé aux membres des caisses. Au début de 1954, près d'une trentaine de caisses d'économie en font partie. Elle compte alors 2 500 membres individuels, dont le tiers provient de la Caisse d'économie des Usines Angus[28]. Cependant, l'aventure tourne court : la caisse retire en janvier 1956 tout l'argent investi dans ce projet, sans plus d'explication.

23. Windsor Credit Union News, vol. 4, no 3 (31 mars 1960).
24. Caisse d'économie des Usines Angus, PV de l'AGA, 31 mars 1961.
25. Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 18 septembre 1950.
26. Windsor Credit Union News, vol. 8, no 4, (15 juillet 1964). Traduction de « all types of household furniture ».
27. Caisse d'économie des Usines Angus, PV de l'AGA, 22 mai 1951 ; Caisse d'économie Windsor, PV de l'AGA, 31 mai 1951; *Gazette officielle du Québec*, 25 novembre 1950, p. 2993. Le nom utilisé est alors « The Co-operative Health Services of Montreal ».
28. Caisse d'économie des Usines Angus, PV du CA, 18 janvier 1954.

LES CAISSES D'ÉCONOMIE DANS LE MONTRÉAL D'EXPO 67

Les années 1960 sont marquées par une certaine effervescence au Québec avec la Révolution tranquille. Cette modernisation est déjà amorcée à Montréal, dont le visage a commencé à se métamorphoser au cours de la décennie précédente. Plusieurs projets immobiliers et des infrastructures majeures transforment le centre-ville, une tendance qui s'accélère avec l'annonce de la tenue de l'Exposition universelle de 1967. Certaines caisses d'économie sont directement touchées par ces transformations.

En vue d'en faire une « artère de prestige », le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) a été élargi dans les années 1950. Il commence à devenir le « boulevard des gratte-ciel[29] » avec de multiples inaugurations prestigieuses au cours de l'année 1962 : la Maison de la CIL (aujourd'hui la tour TELUS), les sièges sociaux de la CIBC et d'Hydro-Québec, et surtout celui de la Banque Royale à Place Ville-Marie. Celle-ci se démarque par sa hauteur, son architecture, notamment sa forme de croix, mais aussi par ses répercussions sur le réseau ferroviaire.

Place Ville-Marie participe à la finalisation du projet de chemin de fer sous la montagne lancé par le Canadien Nord dans les années 1910, en s'ajoutant aux immeubles construits par le Canadien National dans les décennies précédant les années 1960 de l'autre côté du boulevard Dorchester[30]. Les rails sous le mont Royal débouchaient dans une vaste et profonde fosse qui marquait la fin de l'avenue McGill et s'étendait sur la majorité du quadrilatère formé du boulevard Dorchester et des rues Mansfield, Cathcart et University (aujourd'hui le boulevard Robert-Bourassa). Le projet immobilier permet de recouvrir ce trou béant qui était auparavant encore plus grand. Le CN en avait déjà comblé une partie, d'abord en construisant la gare Centrale, inaugurée en 1943. Aux côtés de celle-ci, sur le boulevard Dorchester, l'entreprise construit une dizaine d'années plus tard un vaste hôtel moderne, Le Reine Elizabeth, puis la Tour Terminal. Son siège social s'élève au 935, rue de la Gauchetière Ouest en 1961. La McGill Credit Union y emménage peu de temps après, quittant l'immeuble historique du Grand Tronc et changeant de nom pour devenir la CN Complex Credit Union. Une autre caisse de ce réseau ferroviaire modernise son appellation au même moment : la Point Credit Union devient la Caisse d'économie des employés du CN.

29. Cité dans France Vanlaethem, « Architecture et urbanisme : la contribution d'Expo 67 à la modernisation de Montréal », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 17, no 1 (2008), p. 123.
30. Duncan McDowall, *Banque Royale : au cœur de l'action*, [Montréal], Éditions de l'Homme, 1993, p. 385-391.



a

a

DORCHESTER, LE « BOULEVARD DES GRATTE-CIEL » DE MONTRÉAL.

(BANQ, FONDS HENRI RÉMILLARD)

Le train commence à être délogé par l'automobile, et la ville doit s'y adapter. En janvier 1960, le boulevard Métropolitain est inauguré. Le chantier du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine est lancé trois ans plus tard et l'autoroute Ville-Marie est déjà dans les plans. Cependant, la congestion se fait de plus en plus sentir. Un projet de métro est discuté depuis longtemps, mais plus sérieusement à partir de la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Les travaux sont finalement lancés en 1962 pour la construction des deux premières lignes, qui comprennent une vingtaine de stations : d'Atwater à Papineau sur la ligne 1 et de Place d'Armes à Henri-Bourassa sur la ligne 2. La fabrication des rames pneumatiques, le modèle MR-63, est confiée à la Canadian Vickers. L'inauguration a lieu en octobre 1966, quelques mois seulement avant la tenue de l'Exposition universelle à Montréal.

a





b

a

LA STATION DE MÉTRO BERRI-UQAM S'APPELAIT INITIALEMENT BERRI-DE MONTIGNY. L'ŒUVRE DE PIERRE GABORIAU ET DE PIERRE OSTERRATH INTITULÉE *HOMMAGE AUX FONDATEURS DE LA VILLE DE MONTRÉAL* A ÉTÉ OFFERTE PAR LES CAISSES POPULAIRES DESJARDINS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL.

(BANQ, FONDS HENRI RÉMILLARD)

b

LES RAMES PNEUMATIQUES MR-63 DU MÉTRO ONT ÉTÉ FABRIQUÉES PAR LA CANADIAN VICKERS.

(ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL)

À la faveur de cet événement, la Commission de transport de Montréal affiche au cours de l'année un nombre record de passagers, soit plus de 300 millions ; une marque qu'elle n'avait pas atteinte depuis le début des années 1950[31]. Pour faire fonctionner le métro et assurer la mobilité des nombreux visiteurs, la Commission embauche massivement durant cette période. La caisse d'économie en profite pour faire le plein de nouveaux membres : elle en accueille près de 500 en 1965 et plus de 800 en 1967[32]. Elle fait un bond considérable autant sur le plan de l'actif que sur celui du crédit. En deux ans à peine, l'actif passe d'un peu moins de 700 000 $ à plus de 1,5 M$. On passe de 2 000 prêts totalisant 500 000 $ à 4 225 prêts totalisant 1,3 M$. La caisse se voit d'ailleurs obligée d'emprunter à sa fédération pour répondre à la demande. Elle adopte également un nouveau nom durant cette période, passant de la Caisse de crédit des employés de tramways à la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal



a

a

LA TENUE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1967 ACCÉLÈRE LA TRANSFORMATION DE LA VILLE.

(BANQ, FONDS EUCLIDE SICOTTE)

b

UN TRAIN DU CANADIEN PACIFIQUE QUITTANT LA GARE WINDSOR AVEC LE CHÂTEAU CHAMPLAIN EN CONSTRUCTION À L'ARRIÈRE-PLAN.

(BANQ, FONDS ARMOUR LANDRY)

31. Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, Rapport annuel 1976.
32. Caisse d'économie des employés de la C.T.M., Rapport annuel 1965 et Rapport annuel 1967. L'information n'a pas pu être retracée pour 1966.



b

Certains projets immobiliers voient le jour spécifiquement en vue d'Expo 67, accélérant ainsi la modernisation déjà bien entamée de Montréal. C'est le cas de la Place Bonaventure. Construite par le CN, elle permet de finaliser l'aménagement des voies ferrées au centre-ville. De son côté, le CP érige le Château Champlain en face de la gare Windsor pour accueillir les nombreux visiteurs de l'exposition universelle. L'immeuble, dont les arches se veulent un rappel de celles de sa voisine, reste à ce jour le plus haut de la ville à abriter un hôtel. Ses employés sont invités à devenir membres de la Caisse d'économie Windsor.

Plusieurs entreprises importantes de la ville s'impliquent dans Expo 67. Les deux grands réseaux de chemins de fer sont présents sur le site avec leur pavillon respectif. Les restaurants et les pavillons sont alimentés en gaz naturel par Gaz Métropolitain[33]. La brasserie Dow érige, quant à elle, un planétarium au coin des rues Peel et Notre-Dame, face à son usine. Lors de l'ouverture de celui-ci en 1966, l'entreprise est cependant dans la tourmente. Certains consommateurs de la bière de la ville de Québec sont morts en raison d'une quantité excessive de sulfate de cobalt parmi les ingrédients. Les ventes connaissent alors une chute drastique. La brasserie Dow est vendue à O'Keefe en 1967. La même année, la Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow du Québec (Montréal) change de nom pour devenir la Caisse d'économie C.B.E. Brasseries Canadiennes de l'Est.



a

LES USINES DE LA BRASSERIE DOW ET L'EMPLACEMENT OÙ SERA CONSTRUIT LE PLANÉTARIUM. ON APERÇOIT LA GARE DU CANADIEN NATIONAL QUI A REMPLACÉ LA GARE BONAVENTURE APRÈS SA DESTRUCTION.

(BANQ, FONDS ARMOUR LANDRY)

33. André Bolduc, « Gaz Métropolitain : une part croissante du bilan énergétique québécois », *La Presse*, cahier promotionnel, 29 novembre 1997, p. 3.

a

Changements de nom (1963-1967)

Année	Ancien nom	Nouveau nom
1963	Point Credit Union	Caisse d'économie des employés du CN
1964	McGill Credit Union	CN Complex Credit Union
1964	Caisse de crédit des employés de tramways	Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal
1967	Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow du Québec (Montréal)	Caisse d'économie C.B.E. Brasseries Canadiennes de l'Est
1967	Labatt's Employees Quebec Credit Union	Caisse d'économie des employés Labatt





a

UN MOUVEMENT MULTIPLE : LES FÉDÉRATIONS DE CAISSES D'ÉCONOMIE

a

DES SYMBOLES UTILISÉS SUR LE PAPIER À EN-TÊTE DE CERTAINES CAISSES.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

À cette époque, on dénombre plus d'une organisation de coopératives d'épargne et de crédit au Québec. Le Mouvement Desjardins ne regroupe que des caisses populaires, c'est-à-dire des caisses qui servent les résidents d'un territoire donné. Toutes les caisses d'économie organisées pour servir un groupe de personnes, pour la plupart en milieu de travail, sont affiliées à d'autres organisations qui sont complètement autonomes. La première d'entre elles, on l'a vu plus tôt, était la Ligue des caisses d'économie du Québec. Fondée au début des années 1940, elle subit deux schismes au cours des deux décennies suivantes, ce qui donne naissance à autant de fédérations.

En 1951, deux *credit unions* se séparent de la Ligue pour former la fédération Cendel[34]. D'autres se joignent à elles par la suite. Elles restent peu nombreuses, mais ce sont des caisses d'importance, dont la Caisse d'économie Windsor et la Caisse d'économie des employés du CN. À la fin des années 1960, cette dernière joue un rôle central au sein de l'organisation, car elle abrite son siège social, et le gérant de la caisse occupe aussi cette fonction à la Fédération. À ce moment, la Ligue connaît des difficultés et d'autres caisses choisissent de s'affilier à Cendel. C'est le cas de la Caisse d'économie Molson, de la Caisse d'économie Frigate et de la CN Complex Credit Union.

34. Il s'agit de la Centrale Credit Union et de la Delphic Credit Union. Le terme « Cendel » est formé de la première syllabe de leur nom. Bureau de la statistique du Québec, *Annuaire du Québec 1973*, Québec, Gouvernement du Québec, 1973, p. 807.

En 1962, après avoir vainement demandé une plus grande place pour le français au sein de la Ligue et de meilleurs services, plusieurs caisses d'économie quittent ses rangs pour former la Fédération des caisses d'économie du Québec. Les caisses fondatrices comptent parmi les plus imposantes quant à l'actif : la Caisse d'économie des pompiers de Montréal, la Caisse d'économie des policiers de Montréal, mais aussi la Caisse d'économie des Usines Angus et la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal. Ces deux dernières s'impliquent dans l'organisation. Le gérant de la Caisse Angus, Avila Bourbonnais, préside la Fédération à la fin de la décennie. Celui de la Caisse de la Commission de transport, Jean-Marc McDougall, siège à son conseil d'administration, puis à sa commission de crédit pendant plusieurs années. La Fédération se montre très dynamique pendant les années 1960. Elle multiplie les fondations, et plusieurs caisses quittent la Ligue pour se joindre à elle. En 1970, elle compte 184 caisses affiliées et affiche des actifs totalisant 90 M$.



a

a

LE LOGO DE LA FÉDÉRATION DES CAISSES D'ÉCONOMIE DU QUÉBEC.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)



b

b

MOSAÏQUE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION, DE LA COMMISSION DE CRÉDIT ET DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DE LA FÉDÉRATION DES CAISSES D'ÉCONOMIE DU QUÉBEC EN 1962.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

Affiliation en 1969 des 22 caisses d'économie qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports

Fédération	Caisses affiliées	Nombre de membres
Cendel Total : 20 caisses	1. Caisse d'économie Frigate	1 095
	2. Caisse d'économie Windsor	2 116
	3. CN Complex Credit Union	2 600
	4. Caisse d'économie des employés du CN	8 738
	5. Caisse d'économie Molson	1 668
Ligue des caisses d'économie du Québec Total : 158 caisses	1. Caisse d'économie Canat	604
	2. Caisse d'économie Pharma	537
	3. Beaver Credit Union	421
	4. Revac Credit Union	895
	5. Glen Credit Union	770
	6. Hump Yard Employees Credit Union	472
Fédération des caisses d'économie du Québec Total : 166 caisses	1. Caisse d'économie Cartier	772
	2. Caisse d'économie des Usines Angus	4 421
	3. Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal	3 857
	4. Caisse d'économie St-Luc	713
	5. Caisse d'économie des employés Labatt	413
	6. Caisse d'économie Génie	958
	7. Caisse d'économie des employés du camionnage du Québec	433
	8. Caisse d'économie C.A.C.	1 030
	9. Caisse d'économie des employés de Coca-Cola	n.d.
	10. Caisse d'économie C.B.E. Brasseries Canadiennes de l'Est	835
	11. Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique	390

Après avoir eu quelques difficultés, la Ligue connaît un nouveau départ au début des années 1970. Elle se réorganise, puis se regroupe avec Cendel. La nouvelle Ligue compte dès lors 112 caisses affiliées et 100 M$ d'actif. La direction générale de l'organisation est confiée à Maurice J. King, qui continue à assumer la gérance de la Caisse d'économie des employés du CN. Ancien maire de Brossard et ancien employé du CN, il apparaît comme la bonne personne pour prendre les rênes de la Ligue, après cette période plus difficile[35].

Les caisses d'économie fondées au sein du CP présentent une particularité. En plus d'être affiliées à la Ligue, à Cendel ou à la Fédération, elles sont membres d'un autre regroupement. Au début des années 1960, on estime qu'il y a au sein du CP une cinquantaine de *credit unions* à l'échelle canadienne et qu'elles regroupent environ 25 000 employés[36]. Dès 1956, une réunion est organisée à Winnipeg pour discuter de la création d'une fédération de caisses du CP. Des délégués de la Caisse d'économie des Usines Angus y participent, mais le projet ne semble pas se concrétiser immédiatement. Au cours des années suivantes, l'idée aurait été promue notamment par la Caisse d'économie Windsor et son président Mike Barr[37]. L'Association des caisses d'économie des employés du Canadien Pacifique (Canadian Pacific Railway Employees' Credit Union Federation) voit finalement le jour. Cette organisation a eu une certaine longévité, puisque la Caisse d'économie Angus y envoie encore des délégués au début des années 1990[38]. Peu d'informations ont pu être retracées sur ses activités ou son fonctionnement. Il semble que l'Association servait principalement à l'échange de bonnes pratiques ou encore à représenter l'ensemble des caisses dans les discussions avec le CP[39].

35. Lord, *Histoire de la Caisse d'économie Molson*, p. 39.
36. Windsor Credit Union News, vol. 7, no 3 (14 juin 1963).
37. Windsor Credit Union News, vol. 10, no 3 (31 mars 1966).
38. Caisse d'économie Angus, PV de l'AGA, 10 août 1993.
39. Windsor Credit Union News, vol. 7, no 3, (14 juin 1963).

UNE CROISSANCE RAPIDE ET DES PROJETS DE FUSION

À la fin des années 1960, la vaste majorité des caisses d'économie restent de taille très modeste, comme l'indique une enquête du Bureau de la statistique du Québec. Parmi les répondantes, 122 ont un actif de moins de 100 000 $ et seulement 9 ont un actif de plus de 1 M$[40]. Quelques-unes des 22 caisses qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports figurent parmi les plus considérables. Elles ont connu durant cette période une croissance importante, nettement au-dessus de la moyenne.

À la Caisse d'économie des Usines Angus, l'actif passe de 70 000 $ après la première année complète d'activité en 1950 à plus de 500 000 $ quatre ans plus tard. Le cap de 1 M$ d'actif est franchi dès 1958. Quatre autres années suffisent pour que ce chiffre soit doublé. À la Point Credit Union, on passe de 500 000 $ en 1956 à 1 M$ trois ans plus tard. Cette croissance s'accélère dans les années 1960 et l'actif dépasse 5 M$ en 1965. À la fin de la décennie, elle devient la plus imposante quant à l'actif parmi les 22 caisses qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports. Parmi les caisses millionnaires, il y a aussi la Caisse d'économie Molson à compter de 1965 et la Caisse d'économie Windsor dans la deuxième moitié de la décennie. À la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal, la tenue de l'Exposition universelle de 1967 favorise la croissance, comme on l'a vu.

Au sein des deux réseaux ferroviaires, les caisses les plus imposantes mettent de l'avant des projets de fusion. Dès le début des années 1960, un projet de fusion est discuté entre quatre caisses du CP : Windsor, Telemp, Glen et Beaver[41]. En l'absence de documents, il est difficile d'identifier les motivations derrière le projet. Une chose est sûre cependant, l'initiative est prise par la Caisse d'économie Windsor, qui a connu une croissance nettement supérieure aux trois autres. Alors qu'elle regroupe plus de 2 000 membres et affiche déjà quelques millions de dollars d'actif, les trois autres comptent chacune entre 600 et 700 membres et entre 120 000 $ et 250 000 $ d'actif. Ce regroupement ne se concrétise toutefois pas.

40. Bureau de la statistique du Québec, *L'emploi et les salaires dans les caisses populaires et les caisses d'économie en septembre 1967 au Québec*, p. 22. Il s'agit d'un portrait partiel, car 144 caisses d'économie ont répondu au sondage, alors qu'il en existe environ 250.

41. En théorie, le projet inclut aussi la Killarney Credit Union du « C.P.R. Express », mais elle ne participe pas à la première rencontre. Windsor Credit Union News, vol. 7, no 3 (14 juin 1963).

Un projet similaire se dessine du côté du CN. Dès 1963, la Point Credit Union adopte un nouveau nom qui reflète ses ambitions : elle devient la Caisse d'économie des employés du CN. La provenance de ses membres dépasse la seule cour de la Pointe-Saint-Charles. L'année précédente, elle accueillait dans ses rangs les anciens membres de la Caisse d'épargne du CN à Senneterre en Abitibi-Témiscamingue. S'ajoutent aussi des membres situés dans la ville de Québec, comme l'indique la présence de représentants de cette région au sein de son conseil d'administration. En fait, la caisse affirme pouvoir servir des membres « n'importe où dans la Province[42] », grâce à près de 200 représentants répartis dans tous les milieux de travail du CN.

Cependant, le gérant de la Caisse d'économie des employés du CN, Maurice J. King, veut aller plus loin. En 1963, il annonce ses objectifs pour l'année à venir dans le rapport annuel : « notre travail portera surtout sur la réunion des caisses d'épargne indépendantes, que l'on trouve dans divers services du CN, en une seule organisation capable de fournir le maximum des services coopératifs[43] ». Le projet est catégoriquement rejeté par les administrateurs de la CN Complex Credit Union au siège social du réseau ferroviaire[44]. L'idée reste vivante malgré tout. Sept ans plus tard, le président de la Caisse des employés du CN, A. Edgley, aborde à nouveau le sujet : « Nous n'avons pas encore réussi à obtenir la consolidation nécessaire entre les caisses d'économie du Canadien National pour offrir à chaque employé des services complets[45]. » Il réitère son espoir de voir le projet se concrétiser sous peu. Pourtant, que ce soit au CN ou au CP, la caisse unique destinée à tous les employés québécois ne verra le jour que bien des années plus tard, comme nous le verrons.

42. Archives du Mouvement Desjardins. Dossier constitutif transit 92219, *La Caisse d'économie des employés du CN qui fournit sécurité et service à la famille du Canadien National au Québec.* Cette caisse n'est pas la seule à recruter sur un plus vaste territoire. Au cours des années 1960, la Caisse d'économie Molson accueille également des employés du brasseur dans la ville de Québec.
43. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1963.
44. Archives du Mouvement Desjardins. Dossier constitutif transit 92219, Lettre de E. A. Goodman à R. W. Worraker, non datée [vers décembre 1965 ou janvier 1966].
45. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1970.

Pour certaines caisses, les premières décennies d'existence sont caractérisées par une progression rapide. « Ç'a grossi plus qu'on anticipait et ç'a grossi assez vite, mais c'était par le "bouche à oreille" dans l'usine[46] », se rappelle Charles-Édouard Lefebvre de la Caisse d'économie des Usines Angus. Les bases de cette croissance sont cependant fragiles. La diminution du nombre des travailleurs dans les ateliers du CP s'amorce au moment même où la caisse est fondée. Entre 1948 et 1961, on passe de 6 200 à 3 500 employés, soit une diminution de 43,9 %[47]. L'immense chantier du CP n'est pas le seul à être affecté par cette tendance : le CN et bien d'autres employeurs s'apprêtent à connaître une période difficile. Si l'environnement économique des années 1950 et 1960 a donné un formidable élan à certaines caisses d'économie, le contexte change par la suite. Les deux décennies suivantes apporteront leur lot de défis.



a

LE SIÈGE SOCIAL DU CN.

(ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL)

46. Archives personnelles de Gaétan Nadeau. Entrevue avec Charles-Édouard Lefebvre par Gaétan Nadeau, 8 mars 2002.
47. Nadeau, *Angus*, p. 185.

a

La consolidation d'un mouvement (1968-1991)

Les années 1940 à 1960 ont été placées sous le signe de l'expansion pour les caisses d'économie du Québec. Les décennies 1970 et 1980 sont plutôt celles de la consolidation. Autrefois réservées à un groupe de travailleurs spécifique, plusieurs des 22 caisses qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports accueillent de nouveaux venus dans leurs rangs. Ce passage vers la caisse multigroupe est favorisé par un contexte économique plus difficile et l'intensification de la concurrence. Cette consolidation se manifeste aussi à la Fédération et à la Ligue des caisses d'économie, qui se joignent au Mouvement Desjardins durant cette période. Ces affiliations s'expliquent notamment par la course technologique que se livrent alors les institutions financières. Enfin, Montréal rayonne à nouveau sur la scène internationale avec les Jeux olympiques, mais la conversion de son économie se poursuit. Des chapitres majeurs de son histoire industrielle se closent, ce qui n'est pas sans conséquence pour les caisses d'économie.

CHAPITRE 4

CONCURRENCE, RÉGLEMENTATION ET INFLATION

Deux lois adoptées en 1967 changent la donne pour les coopératives d'épargne et de crédit. D'abord, la révision de la *Loi sur les banques* libéralise et bouleverse le système bancaire canadien. Les banques entrent alors véritablement dans les services bancaires aux particuliers (la banque de détail ou *retail banking*), alors qu'elles étaient traditionnellement tournées vers le service aux entreprises. La succursale bancaire locale se transforme en un « centre de services financiers de détail diversifiés pour la personne ayant des ressources ordinaires[1] ». Les banques peuvent s'engager pleinement dans le marché du prêt hypothécaire, qui leur avait été partiellement ouvert avec la révision de la loi en 1954. Elles se lancent aussi à fond dans le crédit à la consommation : leur part du marché canadien passe de 15 % en 1952 à 41 % en 1971[2]. La révision de la loi marque ni plus ni moins l'arrivée de la concurrence dans le marché des services d'épargne et de crédit pour les particuliers, jusqu'alors occupé à peu près exclusivement au Québec par les caisses populaires et les caisses d'économie[3].

Une autre loi importante est adoptée en 1967, mais du côté du parlement québécois : la *Loi sur l'assurance-dépôts*. Les trois années suivantes sont consacrées à la mise en place de la Régie de l'assurance-dépôts du Québec, qui protège alors les déposants jusqu'à concurrence de 20 000 $ en cas de faillite de leur institution financière. Lors de la présentation du projet de loi, la Fédération des caisses d'économie demande en vain une exemption du régime pour les coopératives. Son introduction implique le resserrement de la réglementation. Les institutions de dépôts qui relèvent de l'État québécois doivent dès lors se conformer aux exigences de la Régie pour obtenir un permis d'activités renouvelable annuellement. Lorsqu'elle entre en fonction en 1970, cette dernière refuse de délivrer le permis à une dizaine de caisses d'économie de la Fédération[4].

1. Cité dans McDowall, *Banque Royale : au cœur de l'action*, p. 395.
2. Edward Peter Neufeld, *The Financial System of Canada: Its Growth and Development*, [Toronto], Macmillan of Canada, [1972], p. 128.
3. Francine Bernard, *Cooperative Structures and Crisis Management*, Thèse de doctorat, Harvard University, 1976, p. 58.
4. Fédération des caisses d'économie du Québec, *Informations*, vol. 1, no 7 (1970); « L'assurance-dépôt ne doit pas toucher les coopératives – Les caisses d'économie », *La Presse*, 17 mars 1967, p. 2.

Au moment où la concurrence et la réglementation s'accentuent pour les institutions financières, le coût de la vie augmente considérablement. Pour contrer l'inflation, les épargnants sont très à l'affût des taux d'intérêt élevés, ce qui alimente encore davantage la concurrence pour recueillir les dépôts. Le président de la Caisse d'économie du CN qualifie l'année 1973 de « très difficile », en raison du « taux élevé sur l'argent[5] ». La situation ne s'améliore pas l'année suivante, et il constate que les membres ne se montrent pas particulièrement fidèles à leur coopérative :

> Plusieurs de nos membres qui ont retiré de l'argent pour déposer ailleurs à 1/4 pour cent de plus furent surpris de nous voir incapable[s] [de] leur accorder de gros emprunts. Nous espérons qu'ils ont appris qu'une caisse d'économie peut opérer seulement avec ses propres dépôts et que la base d'une caisse d'économie repose sur le fait que c'est un endroit où placer son argent à un taux raisonnable afin d'être capable d'y emprunter à un taux raisonnable si nécessaire[6].

Non seulement les membres se tournent vers d'autres institutions financières pour leur épargne, mais ils le font aussi pour le crédit. Quelques années plus tard, le gérant de cette même caisse se demande : « Pourquoi les employés du C.N. empruntent-ils de compagnies de finance, pourquoi utilisent-ils les cartes de crédit des grands magasins ou supportent-ils les soldes impayés de leurs cartes de crédit[7] ? » Autrefois quelque peu captif de sa caisse, le membre a maintenant accès à un plus grand éventail d'institutions financières.

En étant situées à Montréal, les 22 caisses d'économie qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports affrontent des concurrents plus nombreux qu'ailleurs au Québec. De plus, elles se trouvent dans un environnement où les risques de cambriolages sont plus élevés.

5. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1973.
6. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1974.
7. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1978.

MONTRÉAL, CAPITALE NORD-AMÉRICAINE DES *HOLD-UPS*

Dans les années 1970, Montréal détient le titre peu enviable de capitale nord-américaine pour les vols à main armée. On pourrait croire que, par leur taille modeste, les caisses d'économie passent sous le radar des voleurs. Or, c'est plutôt le contraire. Leur local, qui est encore peu protégé dans bien des cas, en fait des proies faciles. Les bandits adoptent souvent le même mode opératoire : ils frappent le jour de la paie, après la livraison de l'argent comptant. Ce scénario se produit à la Caisse d'économie Molson en septembre 1968. Quatre hommes armés s'emparent de 10 000 $, sous le regard des employés qui ont été menottés par les malfaiteurs. Arrivé peu de temps après, un photographe du journal *La Presse* immortalise la scène.

Les événements prennent une tournure plus dramatique à la Caisse d'économie des Usines Angus l'année suivante. Durant la livraison de l'argent, des bandits armés de mitraillettes font irruption dans la caisse et mettent la main sur 130 000 $. Un agent de la Brink's, Réal Champagne, est tué sous les yeux du gérant Avila Bourbonnais. Ce meurtre est un électrochoc pour la caisse, qui avait subi un autre vol peu de temps auparavant. Les administrateurs veulent quitter les ateliers Angus au plus vite pour un emplacement plus sécuritaire.

a





b

La caisse se tourne vers le siège social de la Fédération des caisses d'économie du Québec, dont le deuxième étage est vacant. Dès l'automne 1970, elle emménage au 5705, rue Sherbrooke Est, quittant ainsi les lieux qui l'ont vue naître et grandir. Par sa nouvelle proximité avec la Fédération, il est décidé qu'elle deviendra une « caisse modèle et une caisse pilote », en plus de jouer le rôle de caisse centrale pour la Fédération[8]. Cet éloignement des ateliers a de multiples conséquences. D'abord, il entraîne momentanément une diminution de l'actif. Surtout, il provoque une transformation de la nature même de la Caisse d'économie des Usines Angus au cours des années suivantes : elle s'ouvre à d'autres groupes de travailleurs. Et elle n'est pas la seule. Il s'agit d'une tendance généralisée au sein des caisses d'économie dans les années 1970.

a

LES EMPLOYÉS DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE MOLSON ONT ÉTÉ MENOTTÉS PAR LES MALFAITEURS LORS D'UN VOL EN SEPTEMBRE 1968.

(BANQ, FONDS LA PRESSE, MICHEL GRAVEL)

b

EN 1970, LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES USINES ANGUS EMMÉNAGE AU 5705, RUE SHERBROOKE EST, QUI ABRITE ALORS LE SIÈGE SOCIAL DE LA FÉDÉRATION DES CAISSES D'ÉCONOMIE DU QUÉBEC.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

8. FCÉQ, *Informations*, vol. 1, no 7 (1970).

L'APPARITION DES CAISSES MULTIGROUPES

Après la multiplication des caisses d'économie et la croissance à peu près constante du sociétariat dans les années 1950 et 1960, la situation commence à changer. Certaines d'entre elles atteignent le nombre maximal de membres qu'elles peuvent recruter au sein du milieu de travail où elles exercent leurs activités. Ce constat est clairement formulé à la Caisse d'économie Génie chez Gaz Métropolitain. En 1976, elle compte 1 150 membres, ce qui représente presque la totalité des employés de l'entreprise[9]. En collaboration avec la Fédération, la caisse entreprend de trouver des façons de maintenir sa croissance : « Au lieu d'une caisse = une industrie, la solution serait une caisse et plusieurs industries[10]. » En clair, il faudrait servir d'autres milieux de travail et devenir une caisse multigroupe. Paradoxalement, aucun geste concret n'est posé en ce sens à la Caisse d'économie Génie, tandis que plusieurs autres caisses d'économie ouvrent très largement leurs portes à de nouvelles catégories de membres.

À la Caisse d'économie des Usines Angus, ce processus commence par la fusion en bonne et due forme de la Caisse d'économie des employés du camionnage du Québec à l'été 1972. Dès l'année suivante, les travailleurs de Catelli sont ajoutés aux groupes dans lesquels la caisse peut recruter des membres. L'usine se situe sur la rue Notre-Dame à proximité du siège social. Les membres de la Caisse d'économie des Débardeurs de Montréal décident de se joindre à la Caisse d'économie des Usines Angus, sans procéder à un véritable regroupement. Leur arrivée suscite certaines appréhensions, se souvient le gérant Avila Bourbonnais dans une entrevue quelques années plus tard : « on craignait toujours les débardeurs et pourtant, c'est un des meilleurs groupes qu'on a. [...] On pensait que c'était des buveurs de bières, "rough" un peu. Mais ça s'est avéré le contraire[11] ». En 1975, la caisse ajoute aussi les membres de la Caisse d'économie du papier façonné et ceux de la Caisse d'économie Johnson & Johnson, sans fusionner avec celles-ci. Tous les milieux de travail qui se sont ajoutés à la caisse sont situés près du siège social.



a

LES DÉBARDEURS SE JOIGNENT À LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES USINES ANGUS, SANS PROCÉDER À UN VÉRITABLE REGROUPEMENT.

(BANQ, FONDS LA PRESSE, PAUL-HENRI TALBOT)

9. Selon son rapport annuel de 1979, Gaz Métropolitain compte un peu plus de 1 000 employés.
10. Caisse d'économie Génie, PV du CA, 13 janvier 1976.
11. Entrevue avec Avila Bourbonnais, p. 44.



a

Rien ne change dans le fonctionnement de la caisse. Seuls des employés anciens ou actuels des ateliers Angus sont représentés au conseil d'administration, pour l'instant[12]. L'adoption d'un nom plus court, la Caisse d'économie Angus, constitue la seule différence notable. En à peine cinq ans, la caisse destinée uniquement aux employés des ateliers du CP s'est transformée en une caisse consacrée au secteur industriel, principalement, et à celui du transport, dans une moindre mesure, avec les membres camionneurs et débardeurs. Est-ce que la caisse joue ainsi son rôle de « caisse modèle et caisse pilote » au sein de la Fédération ? C'est possible, puisque plusieurs autres caisses d'économie adoptent une orientation similaire en incluant parmi leurs membres les travailleurs d'entreprises à proximité. Elles se rapprochent d'une certaine façon du modèle des caisses de territoire, car les nouveaux venus sont dans la même zone géographique, mais ils ne sont pas nécessairement issus du même secteur.

12. Entrevue avec Avila Bourbonnais, p. 45-46.



a

Ce virage est entrepris par quelques caisses d'économie au cours de l'année 1978. La Caisse d'économie des employés du CN accueille dans ses rangs les salariés des Sucres Redpath. La raffinerie se trouve tout près de la caisse, aux abords du canal de Lachine. La Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique s'engage aussi dans cette voie. Elle ajoute dans son groupe les travailleurs de la Canadian Steel Foundries Limited, dont l'usine est quelques mètres plus loin sur la rue Notre-Dame. Elle adopte du même coup le nom de la rue sur laquelle elle se trouve, devenant la Caisse d'économie Dickson. La Caisse des employés de Coca-Cola connaît une transformation semblable en 1981. Elle prend le nom Caisse d'économie Alpha et inclut les employés du Centre de réadaptation Lucie-Bruneau, des Laboratoires Abbott Ltée et des Entreprises J. René Ouimet Ltée.

a

LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES EMPLOYÉS DU CN ACCUEILLE DANS SES RANGS LES SALARIÉS DES SUCRES REDPATH.

(BANQ, FONDS LA PRESSE)

b

ENTRE 1978 ET 1983, LA CAISSE D'ÉCONOMIE CHABOILLEZ SERT LES EMPLOYÉS DE LA BRASSERIE O'KEEFE ET DE LA COMMISSION D'ASSURANCE CHÔMAGE.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

La situation évolue un peu différemment du côté des brasseurs. La Caisse d'économie Molson se distingue, car bien qu'elle s'ouvre à d'autres entreprises, elle se concentre exclusivement sur celles appartenant au conglomérat de la famille Molson. Pour ce faire, elle prend néanmoins un nouveau nom en 1973 et devient la Caisse d'économie Sélect[13]. Quant à la Caisse d'économie des employés O'Keefe (anciennement Dow), elle adopte d'abord la même orientation que les autres en 1978. Elle se regroupe avec la Caisse d'économie de la Commission d'assurance chômage (C.A.C.) et choisit le nom du parc situé entre les deux milieux de travail pour devenir la Caisse d'économie Chaboillez[14]. Ce mariage est cependant de courte durée. À peine cinq ans plus tard, la caisse décide de se concentrer uniquement sur les employés et les retraités de la brasserie O'Keefe.

À la fin des années 1970, certaines caisses d'économie sont devenues multigroupes. Jumelé à quelques fusions, ce processus a permis à certaines d'entre elles d'atteindre une stature plus considérable, mais au prix d'une identité moins bien définie. Le phénomène s'explique notamment par le plafonnement du nombre de membres, comme on l'a vu plus haut, mais pas uniquement. Ce ne sont toutefois pas toutes les caisses qui sont touchées par cette réalité au milieu des années 1970. Certaines connaissent, au contraire, un contexte favorable au recrutement de nouveaux membres.

b



13. Caisse d'économie Select Credit Union, *Contact*, vol. 3 (juillet 1978), p. 3.
14. Il semble que la Commission, autrefois située au 1441, rue Saint-Urbain, ait déménagé dans l'édifice du gouvernement fédéral au 715, rue Peel.

Changements de nom et fusions (1969-1983)

	Année	Ancien nom ou caisses fusionnées	Nouveau nom
→	1969	Caisse d'économie des employés C.B.E.	Caisse d'économie des employés Dow-O'Keefe
⟳	1972	Caisse d'économie des Usines Angus Caisse d'économie des employés du camionnage du Québec	Caisse d'économie Angus
→	1973	Caisse d'économie Molson	Caisse d'économie Sélect
→	1975	Caisse d'économie des employés Dow-O'Keefe	Caisse d'économie des employés O'Keefe
→	1977	Caisse d'économie des employés O'Keefe	Caisse d'économie Chaboillez
→	1978	Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique	Caisse d'économie Dickson
⟳	1978	Caisse d'économie Chaboillez Caisse d'économie C.A.C.	Caisse d'économie Chaboillez
→	1981	Caisse d'économie des employés de Coca-Cola	Caisse d'économie Alpha
→	1981	Hump Yard Employees Credit Union	Caisse d'économie CN triage Taschereau
→	1983	Caisse d'économie Chaboillez	Caisse d'économie O'Keefe

⟳ Fusion → Changements de nom

a

LA FOULE RASSEMBLÉE LORS DES JEUX OLYMPIQUES DE 1976 À MONTRÉAL.

(BANQ, HENRI RÉMILLARD)

LES JEUX OLYMPIQUES ET LA CAISSE DE LA COMMISSION DE TRANSPORT

Dans la première moitié des années 1970, le grand chantier qui doit transformer à nouveau le visage de Montréal se trouve moins au centre-ville que dans l'est de l'île avec la construction des infrastructures pour accueillir les Jeux olympiques d'été en 1976. Aux yeux du maire Jean Drapeau, cet événement international prolongera l'élan donné par Expo 67. Mais cette fois, la magie est moins au rendez-vous. Les coûts sont beaucoup plus importants que ce qui avait été estimé et plusieurs problèmes surviennent sur le chantier[15]. Symbole de ces difficultés, la tour du stade n'est pas achevée à temps.

La tenue des Jeux olympiques contribue néanmoins à doter la ville d'installations sportives de haut calibre et à améliorer le réseau de transport en commun. Neuf stations sont ajoutées sur la ligne 1, de Préfontaine à Honoré-Beaugrand. La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal affiche à nouveau une fréquentation record cette année-là : plus de 300 millions de passagers, comme lors d'Expo 67. Le 23 juillet 1976, elle transporte près de 750 000 passagers en une seule journée, un nombre jamais atteint auparavant[16].



a

15. Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 537 et p. 539.
16. Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, Rapport annuel 1976.

À la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal, la tenue des Jeux olympiques a un certain effet, semblable à ce qui s'est produit lors de l'exposition universelle. Entre 1974 et 1978, la caisse passe de 4 600 membres à 5 400, ce qui constitue une hausse appréciable. Elle compte alors une dizaine d'employés, dont six femmes, qui travaillent toujours au même endroit, dans le garage de l'avenue Mont-Royal. La Commission, qui adopte le nom de Société de transport en 1985, souhaite cependant reprendre possession des lieux. Par conséquent, la caisse devient en 1986 l'une des rares à posséder un immeuble pour abriter son siège social, à l'instar de la Caisse des employés du CN et de la Caisse d'économie Angus[17].



a

17. En 1981, la Fédération quitte quant à elle les locaux de la rue Sherbrooke pour s'installer au 7755, boulevard Louis-H.-La Fontaine à Anjou.

a

LE SIÈGE SOCIAL DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES EMPLOYÉS DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL SE TROUVE À UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)



L'emplacement choisi se trouve à proximité d'un lieu significatif dans l'histoire du transport en commun à Montréal. En 1911, la compagnie de tramways a érigé les ateliers Youville sur un vaste terrain qui correspond aujourd'hui au quadrilatère formé par le boulevard Crémazie, le boulevard Saint-Laurent, la rue Sauvé et l'avenue Henri-Julien. Au cœur des installations d'entretien des tramways se trouve « une voie montée sur un pont roulant » qui permet de transférer les voitures vers les voies de construction et de peinture[18]. En 1963, l'entretien du tramway fait place à celui des rames de métro. Le raccordement de la voie ferrée au réseau souterrain se fait à la station Crémazie. La Commission de transport construit également le garage Legendre pour les autobus. C'est directement à côté de ce lieu névralgique pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal que s'installe la caisse d'économie au 8635, boulevard Saint-Laurent.

LA COURSE TECHNOLOGIQUE : VERS L'UNIFICATION DES COOPÉRATIVES D'ÉPARGNE ET DE CRÉDIT

Au cours des années 1970, l'informatique commence à s'imposer dans plusieurs sphères d'activité, dont les services bancaires. Les institutions financières se lancent dans une course technologique, ce qui implique des coûts importants. Le Mouvement Desjardins prend une longueur d'avance qui lui permet d'offrir de nouveaux services grâce à l'informatique. Cette situation provoque d'importants changements au sein des coopératives d'épargne et de crédit du Québec au tournant des années 1980. Jusqu'alors réparties dans de multiples organisations, elles s'unifient progressivement.

18. Pharand, *À la belle époque des tramways*, p. 106.

Dès la fin des années 1960, la Fédération des caisses d'économie approche le Mouvement Desjardins pour discuter de possibles collaborations et d'une éventuelle affiliation. Elle deviendrait ainsi membre de la Confédération qui regroupe déjà 10 fédérations régionales de caisses populaires Desjardins[19]. Elle n'est pas la seule à envisager cette idée. La Ligue fait une proposition similaire au Mouvement Desjardins à peu près au même moment[20]. Dans un cas comme dans l'autre, ces affiliations restent à l'état de projet. La Fédération et la Ligue sont alors surtout intéressées par les services d'inspection du Mouvement Desjardins, bien organisés et reconnus par le gouvernement. Dans les années 1970, ce sont plutôt les progrès de l'informatisation qui rendent attrayante l'adhésion à la Confédération.

En 1971, la Fédération des caisses d'économie du Québec adopte le système de télégestion de la National Cash Register Company (NCR). Il permet d'informatiser le traitement de l'épargne, du capital social et des prêts. Au cours de l'année, six caisses implantent le système, dont la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal. Cette nouvelle technologie connaît cependant des pépins au cours des mois suivants, ce qui explique sans doute la suspension de son déploiement. À la Caisse d'économie Angus, par exemple, il est installé seulement deux ans plus tard[21].

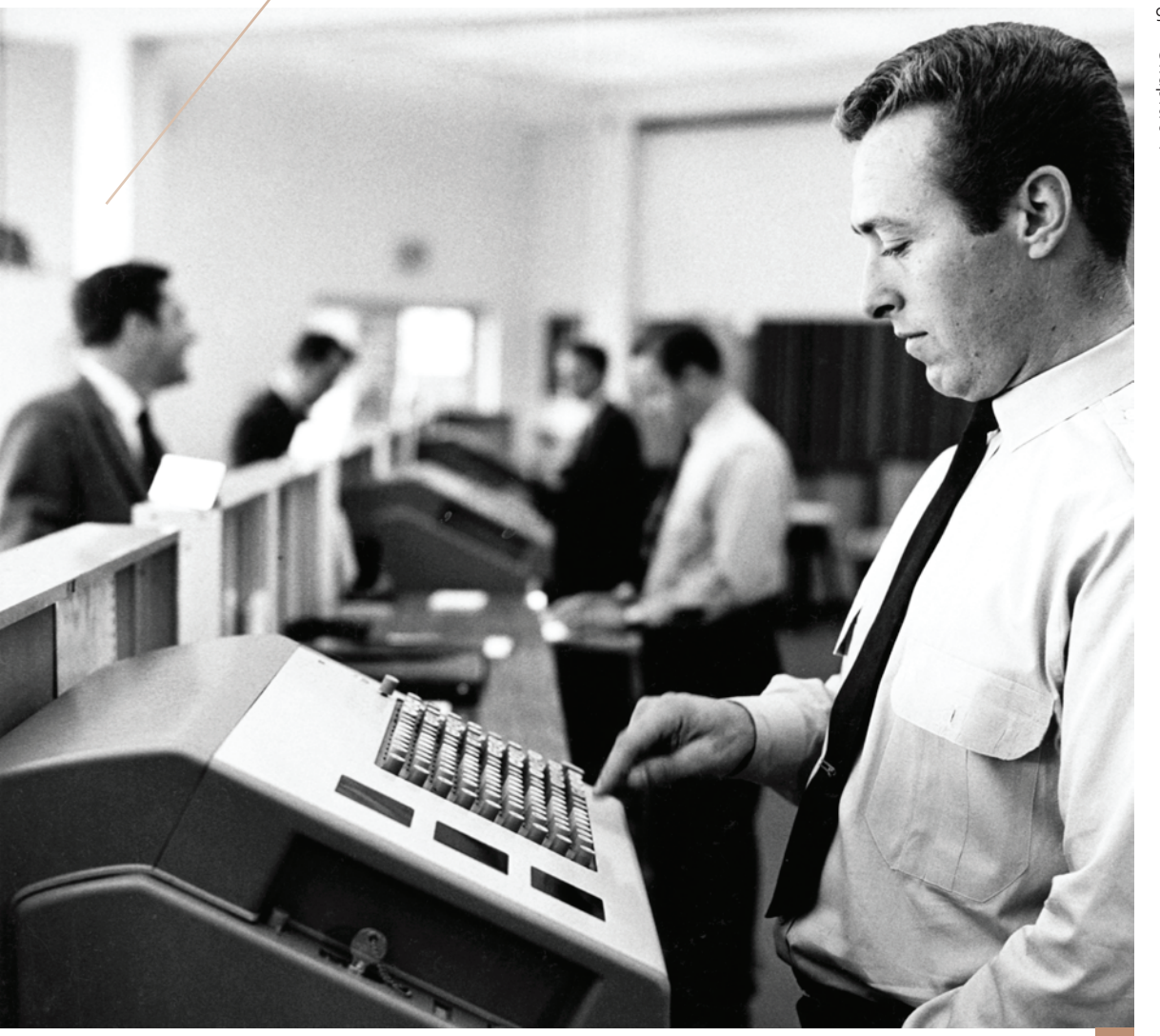
Pendant ce temps, le Mouvement Desjardins lance son Système intégré des caisses, conçu en partenariat avec IBM. S'il connaît lui aussi des problèmes techniques au départ, le système s'avère une réussite, car il automatise toutes les opérations comptables, ce qui constituerait une première mondiale[22]. De plus, il est parfaitement adapté aux besoins des caisses, contrairement aux systèmes créés pour les banques, comme celui de la NCR.

a

LE TERMINAL DU SYSTÈME DE TÉLÉGESTION ADOPTÉ PAR LA FÉDÉRATION DES CAISSES D'ÉCONOMIE.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DU RÉSEAU MUNICIPAL)

19. Fédération de Québec des unions régionales de caisses populaires Desjardins, PV du CA, 27 août 1968, p. 1317. À l'époque, les fédérations régionales s'appellent « unions régionales » et la Confédération s'appelle la « Fédération de Québec des unions régionales ». Le changement d'appellation a lieu en 1979.
20. Archives du Mouvement Desjardins, 11233-168. Mémoire de Louis Arnaud à Paul-Émile Charron, *Ligue des caisses d'économie du Québec*, 16 décembre 1969.
21. Caisse d'économie des employés de la C.T.M., Rapport annuel 1971 ; Fédération des caisses d'économie du Québec, PV du CÉ, 8 février 1972 ; Caisse d'économie Angus, PV du CA, 11 décembre 1973.
22. Claude Moquin, « SIC : une révolution comptable », *Revue Desjardins*, vol. 39, no 1 (1973), p. 18.



a

En 1975, le Mouvement Desjardins accepte de rendre accessible son système informatique aux caisses de la Ligue[23]. Les travaux préparatoires au déploiement sont toutefois longs. La Caisse d'économie des employés du CN, par exemple, doit attendre avril 1978 avant d'être reliée au système[24]. Un an après la Ligue, la Fédération des caisses d'économie fait une demande similaire auprès du Mouvement Desjardins. Il semble cependant que certaines conditions soient posées. Elle décide donc de poursuivre avec le système NCR, tout en continuant à chercher d'autres solutions, car de nouveaux problèmes sont survenus entretemps[25].

23. Fédération de Québec des unions régionales, PV du CA, 18 février 1975, p. 1816.
24. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1977.
25. Fédération de Québec des unions régionales, PV du CA, 20 janvier 1976, p. 1896 ; Fédération des caisses d'économie du Québec, PV du CÉ, 21 décembre 1978.

Autant le Système intégré des caisses que celui de la NCR sont, à l'origine, des outils de comptabilité et d'administration. Très utiles pour les employés, ils n'apportent rien de significatif aux membres. Cela change en 1975, lorsque le Mouvement Desjardins offre son service Inter-Caisses partout au Québec. Présenté comme le « premier produit palpable de la nouvelle ère technologique dans les institutions financières[26] », l'Inter-Caisses est rendu possible grâce à la manière dont le Système intégré des caisses a été conçu. Il permet au membre de la caisse populaire X de faire une transaction dans son compte à partir de la caisse populaire Y. Pour saisir l'importance de cette innovation, il faut savoir que, depuis les débuts, les gens ne pouvaient effectuer de transactions qu'à la caisse où ils étaient membres. Ils ne peuvent le faire dans aucune autre caisse à moins d'y ouvrir un compte distinct à titre de membre auxiliaire. Aucune institution financière en Amérique du Nord n'offre encore ce type de service[27]. Le Mouvement Desjardins prend ainsi une longueur d'avance sur les banques, mais aussi sur les caisses d'économie de la Ligue et de la Fédération. Car, bien qu'il accepte de rendre le Système intégré des caisses accessible à la Ligue, il conserve jalousement l'avantage concurrentiel que constitue l'Inter-Caisses.

À l'automne 1979, les pourparlers entre la Fédération des caisses d'économie et le Mouvement Desjardins débouchent sur une entente d'affiliation. La Confédération Desjardins accueille dans ses rangs la Fédération, ses 115 caisses d'économie affiliées et leurs 55 centres de services, 210 000 membres et 310 M$ d'actif. Il s'agit d'une étape marquante dans l'évolution des coopératives d'épargne et de crédit du Québec. Le journal *La Presse* affirme, à cette occasion, que « la finance populaire atteint sa maturité[28] ».



a

CLAUDE BÉLAND ET ROBERT SOUPRAS LORS DE LA SIGNATURE DE L'ENTENTE D'AFFILIATION DE LA FÉDÉRATION DES CAISSES D'ÉCONOMIE AU MOUVEMENT DESJARDINS, EN COMPAGNIE DE SON PRÉSIDENT ALFRED ROULEAU ET DE SON DIRECTEUR GÉNÉRAL RENÉ CROTEAU.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

26. Claude Moquin, « Inter-Caisses : un service révolutionnaire », *Revue Desjardins*, vol. 39, no 1 (1973), p. 56.
27. Claude Moquin, « Inter-Caisses une innovation d'importance capitale », *Revue Desjardins*, vol. 41, no 4 (1975), p. 34.
28. Ivan Guay, « La finance populaire atteint sa maturité », *La Presse*, 24 septembre 1979, p. A4.



a

Le directeur général de la Fédération des caisses d'économie, Robert Soupras, cite l'informatique parmi les principales raisons qui ont motivé l'adhésion au Mouvement Desjardins[29]. D'ailleurs, dans les semaines qui suivent, deux de ses caisses adoptent le Système intégré des caisses, dont la Caisse d'économie Angus[30]. Il est ensuite progressivement implanté dans la plupart des caisses d'économie, comme la Caisse d'économie des employés Labatt au printemps 1983 et la Caisse d'économie Cartier à l'automne 1985.

29. Centre de gestion des coopératives, *Entretien avec Robert Soupras*, Montréal, École des hautes études commerciales, avril 1992, p. 24.
30. Fédération des caisses d'économie du Québec, PV du CÉ, 10 janvier 1980.

Déjà reliée au Système intégré des caisses, la Ligue continue de faire cavalier seul, comme organisation autonome. Elle est toutefois très sérieusement ébranlée au tournant des années 1980 lorsque son gérant, Maurice J. King, fait l'objet d'une poursuite judiciaire pour certaines pratiques à la Caisse d'économie des employés du CN et à la Ligue[31]. Il sort blanchi de toutes accusations, mais entretemps la Ligue se retrouve sous la tutelle gouvernementale. Elle fusionne avec la Fédération des caisses d'économie Desjardins au début de 1981[32]. Ses 70 caisses affiliées entrent ainsi à leur tour dans le giron du Mouvement Desjardins qui rassemble, à partir de ce moment, à peu près toutes les coopératives d'épargne et de crédit du Québec.

UNE PREMIÈRE VAGUE DE FUSIONS

Au 31 décembre 1984, le portrait des caisses d'économie qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports au fil des regroupements est un peu différent de celui de la fin des années 1960. Certaines ont fusionné, d'autres ont poursuivi leur croissance ou connu un certain ralentissement.

Cette période voit la fusion de quelques caisses populaires Desjardins qui connaissent des difficultés dans le contexte économique tourmenté du début de la décennie. Les caisses de territoires ne sont pas les seules à se regrouper. L'affiliation des fédérations de caisses d'économie au Mouvement Desjardins enclenche un chantier semblable dans leurs rangs au cours des années suivantes. Trois fusions ont lieu en 1984 et 1985 au sein des caisses qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports. La Caisse d'économie Dickson fusionne d'abord avec la Caisse d'économie Angus. L'année suivante, il y a le regroupement de la Revac Credit Union avec la CN Complex Credit Union. La pertinence de la coexistence de deux caisses dans les murs du siège social du réseau ferroviaire est remise en question, d'autant plus que la première affiche un maigre actif de 630 000 $. Les deux caisses sont regroupées en avril 1985. Du côté du CP, la Glen Credit Union fusionne avec la Caisse d'économie Windsor en décembre.

31. Martha Gagnon, « Tutelle possible pour la Ligue des caisses d'économie. Le directeur King est accusé d'une fraude de $1,6 million », *La Presse*, 22 septembre 1979, p. A3 ; « Faux, fraudes, commissions secrètes… L'ex-maire King blanchi de toutes les accusations », *La Presse*, 5 février 1982, p. A2.
32. France C. Drzymala, « Fusion de la Ligue et de la Fédération », *Revue Desjardins*, vol. 47, no 4 (1981), p. 42-43.

Avec un actif d'environ 20 M$, la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal et la Caisse d'économie Angus se trouvent respectivement au 4e et au 5e rang parmi toutes les caisses d'économie du Québec. La Caisse d'économie des employés du CN demeure une institution d'envergure, mais elle a connu des difficultés au début des années 1980 et affiche désormais un actif de 11,6 M$. Elle est suivie de la Caisse d'économie Sélect avec 9 M$ et de la Caisse d'économie Windsor avec 7 M$. Les caisses des employés de Gaz Métropolitain et des brasseries Labatt et O'Keefe suivent avec un actif se situant entre 4 et 5 M$. Les autres caisses parmi celles qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports affichent des actifs sous la barre de 3,5 M$[33].

En ce qui a trait au nombre de membres, la Caisse d'économie Angus, qui en compte 7 500, se trouve en tête, tandis que la Caisse d'économie des employés du CN et la Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal se talonnent avec un peu plus de 6 000 membres chacune. Ces trois caisses se distinguent nettement à cet égard : elles sont suivies par la Caisse d'économie Windsor avec 3 000 membres, et par la Caisse d'économie Sélect et la CN Complex Credit Union avec un peu plus de 2 000 membres. Les autres comptent moins de 1 600 membres.

L'INDUSTRIE MONTRÉALAISE : LA FIN D'UNE ÉPOQUE

Les tendances qui affectent l'économie montréalaise depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale se poursuivent, notamment la diminution des emplois dans le secteur industriel et manufacturier. À cet égard, la fin des années 1980 et le début des années 1990 sont marqués par la vente ou la fermeture de ce qui était jadis des fleurons de la ville, ce qui n'est pas sans effet sur les caisses d'économie.

33. Fédération des caisses d'économie Desjardins du Québec, Rapport annuel 1984, p. 18-19.



a

De nombreux emplois disparaissent au CN pendant cette période[34]. En 1987, par exemple, « la fermeture du parc à voiture de l'atelier diesel électrique ainsi que [les] nombreuses mises à pied [aux] ateliers principaux[35] » provoquent une diminution du nombre de membres à la Caisse d'économie des employés du CN. Deux fusions en deux ans changent le portrait des caisses actives dans ce réseau ferroviaire. La CN Complex Credit Union et la Caisse d'économie CN triage Taschereau se regroupent en 1991 pour former la Caisse d'économie Complex Taschereau. Cette nouvelle caisse se regroupe avec la Caisse d'économie Canat quelques mois après. Sept ans plus tard, la Caisse d'économie Complex Taschereau Canat adoptera le nom de Caisse d'économie Desjardins des employés du CN. Aussi surprenant que cela puisse paraître, deux caisses différentes ont donc porté presque exactement le même nom à quelques années d'intervalle. La première à avoir adopté cette appellation dans les années 1960 (anciennement Point Credit Union) l'abandonne en 1993 pour devenir la Caisse d'économie du Rail.

34. Donald Mackay, *L'histoire du CN*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1992, p. 418 et p. 431.
35. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1987, p. 3.

a

DE NOMBREUX EMPLOIS DISPARAISSENT AU CN PENDANT CETTE PÉRIODE.

(BANQ, HENRI RÉMILLARD)

b

DES CUVES À LA BRASSERIE LABATT VERS LA FIN DES ANNÉES 1980 ET LE DÉBUT DES ANNÉES 1990.

(BANQ, LA PRESSE)

Des changements surviennent aussi du côté des brasseurs. Au printemps 1989, les compagnies O'Keefe et Molson annoncent leur fusion, à la surprise générale. Par leur association respective avec les deux équipes québécoises de la Ligue nationale de hockey, les Nordiques de Québec et les Canadiens de Montréal, elles avaient été de grandes rivales dans les années précédentes. Une réduction du personnel est à prévoir. Dans ce contexte, les présidents des deux caisses d'économie adressent une lettre aux membres pour leur rappeler l'accompagnement que peut leur offrir leur coopérative grâce à ses conseils financiers[36]. Ils présentent également un projet de regroupement, qui se concrétise l'année suivante, sous le nom de la Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe. À l'automne 1988, les travailleurs chez Kraft connaissent aussi une période d'incertitude lors de la vente de l'entreprise à Philip Morris, le plus important groupe américain de tabac[37]. Finalement, la transaction semble avoir eu peu de répercussions sur les employés et la Caisse d'économie Cartier.

b



36. Archives du Mouvement Desjardins. Dossier constitutif 92217. Denis Vézina et Roger Blouin, Lettre aux membres des caisses d'économie O'Keefe et Molson de même qu'aux employés non membres, 12 juillet 1989.
37. Caisse d'économie Cartier, Rapport annuel 1989. Le rapport annuel de la caisse évoque, sans le mentionner explicitement, ce changement de propriétaire.

Au cours des années 1980, la Canadian Vickers connaît des difficultés et deux changements de propriétaire. Autrefois un fleuron du secteur industriel montréalais, la Vickers ferme ses portes en 1989. Ce sont près de 400 personnes qui perdent leur emploi. Elles s'ajoutent à des centaines d'autres, car cette fermeture s'inscrit dans la « décroissance constante[38] » du parc industriel de l'Est de la ville au cours des années précédentes. Puisque l'entreprise dans laquelle elle exerçait ses activités n'existe plus, la Caisse d'économie Frigate perd sa raison d'être et se regroupe avec la Caisse d'économie Angus. La disparition de la Canadian Vickers constitue un symbole fort, mais un choc encore plus grand reste à venir…

Le lundi 16 septembre 1991, des médias annoncent à l'heure du midi la fermeture des ateliers Angus au cours de l'année à venir. La nouvelle se répand comme une traînée de poudre et le CP confirme l'information aux travailleurs dans les heures qui suivent[39]. Si la fermeture n'est pas une surprise totale, il n'en demeure pas moins qu'elle est un dur coup pour les travailleurs, les retraités et le secteur industriel montréalais. Le lieu est porteur d'une richesse historique exceptionnelle, sur le plan tant collectif qu'individuel. Au cours de leurs 90 ans d'existence, combien de milliers de vies ont gravité, de près ou de loin, autour des ateliers ? Le sentiment d'appartenance envers les « Shops Angus » est grand. Signe de l'ampleur du deuil, Gaétan Savoie, qui a été parmi les tout derniers travailleurs à quitter les lieux, se souvient d'avoir été incapable de passer à proximité pendant quelques années[40].

38. Nadeau, *Angus*, p. 202.
39. Nadeau, *Angus*, p. 188-189.
40. Entrevue avec Gaétan Savoie et Lloyd Megin par Pierre-Olivier Maheux, 29 juin 2023.

Le sujet est abordé avec émotion dans le rapport annuel de la Caisse d'économie Angus : « Au cours de l'année 1991, un bouleversement malheureux, que nous devons mentionner tout spécialement, fut l'annonce de la fermeture des usines Angus, lieu de nos origines. Vous, nos membres, avez compris que votre caisse continue et demeurera toujours le lien qui vous unit à vos anciens compagnons de travail[41]. » Il faut toutefois reconnaître que la caisse s'est détachée des ateliers Angus au cours des 20 années précédentes avec le déménagement de son siège social et l'ajout de nouveaux groupes. La fermeture ne provoque donc pas de bouleversements majeurs pour la coopérative. Étant devenue une caisse consacrée au secteur industriel, elle connaît néanmoins des années difficiles, en raison des nombreuses fermetures d'usine[42]. Deux ans plus tard, le décès de deux administrateurs, dont l'implication remonte aux origines de la caisse, marque véritablement la fin d'une époque. Henri Bajot présidait la caisse depuis un quart de siècle et siégeait au conseil d'administration depuis 1953. Membre du conseil de surveillance dès 1949, Avila Bourbonnais a ensuite été directeur général de 1955 à 1984, puis il a siégé comme administrateur[43]. Son fils, Guy Bourbonnais, continue à s'impliquer au conseil d'administration, mais il n'en reste pas moins qu'une page d'histoire est tournée.

Dès les années 1970, le CP avait cessé d'utiliser une bonne partie du terrain des ateliers Angus. Des projets émergent rapidement pour occuper l'endroit, que ce soit en vue des Jeux olympiques ou pour y construire un centre commercial. La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec achètent finalement le terrain au début des années 1980 et mettent sur pied la Société des terrains Angus pour en assurer le développement. Dans un contexte de crise du logement, avec des taux d'intérêt qui montent en flèche, le milieu communautaire se mobilise afin d'y construire des logements abordables. L'annonce de la fermeture définitive en 1992 marque une autre étape dans la revitalisation des terrains. Cette fois, c'est plutôt un contexte de crise de l'emploi : le taux de chômage avoisine les 15 %. La Société de développement Angus, un organisme à but non lucratif, est mise sur pied afin de créer un parc industriel pour du développement économique communautaire. Cette transformation du lieu initialement érigé par le Canadien Pacific a été merveilleusement résumée par l'auteur Gaétan Nadeau : c'est le passage « du grand capital à l'économie sociale[44] ».

41. Caisse d'économie Angus, Rapport annuel 1992, p. 3.
42. Caisse d'économie Angus, Rapport annuel 1994, p. 5.
43. Caisse d'économie Angus, Rapport annuel 1994, p. 3.
44. Gaétan Nadeau, *Angus. Du grand capital à l'économie sociale, 1904-1992*, T. 1, Montréal, Fides, 2020.



a

Les années 1970 et 1980 ont été difficiles pour plusieurs caisses d'économie. L'environnement dans lequel elles évoluent a changé considérablement et le contexte économique a apporté son lot de défis. Maintenant affiliées au Mouvement Desjardins, elles sont en mesure d'offrir de nouveaux produits et services ainsi que des outils technologiques de pointe. Ces deux éléments leur permettront d'affronter le virage vers les services-conseils et les services en ligne au cours des deux décennies suivantes.

a

VUE AÉRIENNE DES ATELIERS ANGUS EN 1969.

(ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL)

Changements de nom et fusions (1984-1993)

	Année	Ancien nom ou caisses fusionnées	Nouveau nom
↻	1984	Caisse d'économie Angus Caisse d'économie Dickson	Caisse d'économie Angus
↻	1985	Revac Credit Union CN Complex Credit Union	CN Complex Credit Union
↻	1985	Glen Credit Union Caisse d'économie Windsor	Caisse d'économie Windsor
→	1985	Caisse d'économie Sélect	Caisse d'économie des employés de la Brasserie Molson
→	1986	Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal	Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M.
↻	1990	Caisse d'économie des employés de la Brasserie Molson Caisse d'économie O'Keefe	Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe
↻	1991	Caisse d'économie Frigate Caisse d'économie Angus	Caisse d'économie Angus
↻	1991	CN Complex Credit Union Caisse d'économie CN triage Taschereau	Caisse d'économie Complex Taschereau
↻	1992	Caisse d'économie Complex Taschereau Caisse d'économie Canat	Caisse d'économie Complex Taschereau Canat
→	1993	Caisse d'économie des employés du CN	Caisse d'économie du Rail

↻ Fusion → Changements de nom

Des transformations en accéléré (1992-2017)

Au début des années 1990, le portrait des caisses qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports reste encore relativement semblable à celui des décennies précédentes. Bien sûr, plusieurs changements se sont produits. Alors qu'il y avait 22 caisses à l'origine, on en dénombre maintenant une douzaine. Cependant, leur offre de services a peu changé : elle se concentre toujours essentiellement sur les prêts et l'épargne traditionnelle. Des transformations en accéléré surviennent au cours du quart de siècle qui suit. Le décloisonnement, puis l'arrivée d'Internet bouleversent la façon d'offrir des produits et services financiers. Les instances de la caisse et les structures du Mouvement Desjardins sont transformées. Cependant, les changements les plus visibles aux yeux des membres sont les nombreux regroupements de caisses. La multitude de caisses d'économie fait progressivement place à quelques « caisses de secteur ».

CHAPITRE 5


desjardins

DU SUPERMARCHÉ FINANCIER À L'AUTOROUTE DE L'INFORMATION

Au tournant des années 1990, un mot est sur toutes les lèvres dans le monde des institutions financières canadiennes : le décloisonnement. En émergence depuis une dizaine d'années, le phénomène prend alors toute son ampleur. Le système financier reposait traditionnellement sur quatre piliers bien distincts : les services bancaires, les assurances, les valeurs mobilières et enfin les services fiduciaires. Les institutions étaient spécialisées – ou cloisonnées – dans l'un ou l'autre de ces secteurs d'activité. L'évolution vers des « supermarchés financiers », c'est-à-dire des établissements universels offrant tous les produits et services sous un même toit, est une tendance dans plusieurs pays. Au début des années 1980, le Québec est à l'avant-garde au Canada, notamment grâce à Jacques Parizeau, ministre des Finances, qui défend cette idée depuis plus d'une décennie[1].

Relevant de la compétence provinciale, les coopératives d'épargne et de crédit ont pu se décloisonner avant l'heure. En créant deux sociétés d'assurance et en distribuant leurs produits avec l'aide des caisses populaires dès la fin des années 1940, le Mouvement Desjardins a été en avance sur son temps. Les caisses d'économie, tout comme les caisses populaires, offraient notamment de l'assurance vie sur l'épargne et sur les prêts. Il s'agit d'une offre complémentaire intéressante pour les membres, mais ce n'est pas encore l'approche intégrée de « référencement » qui sera la marque du décloisonnement.

Dans la deuxième moitié des années 1980, le Mouvement Desjardins cherche à mieux tirer profit de ses possibilités de décloisonnement. Il réalise un véritable coup d'éclat en 1987 avec la vente d'assurance de dommages directement dans les caisses ou par téléphone. L'industrie québécoise qui reposait presque entièrement sur les courtiers en est bouleversée, car la vente sans intermédiaire accélère le service et, surtout, elle permet de diminuer les prix. Des agents d'assurance sont déployés dans plusieurs caisses pour répondre sur place et dans l'instant aux besoins des membres. Ainsi, en contractant un prêt hypothécaire ou automobile, ceux-ci peuvent aussitôt obtenir une police d'assurance. La Caisse d'économie des employés du CN et la Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M. comptent parmi celles qui adhèrent rapidement à cette initiative en accueillant dans leurs murs un agent d'assurance de La Sécurité et, plus tard, de La Personnelle[2].



a

1. Diane Saint-Pierre (dir.), *Histoire de l'assurance de personnes : des sociétés de secours mutuels aux grandes institutions d'assurance*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2015, p. 354-357 ; Robert MacIntosh, *Different Drummers. Banking & Politics in Canada*, Toronto, Macmillan Canada, 1991, p. 273-274.
2. Caisse d'économie des employés du CN, Rapport annuel 1988 ; Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., Rapport annuel 1989.



a

DES CAISSIÈRES À LEUR POSTE À LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES EMPLOYÉS DE LA S.T.C.U.M.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

Le courtage de valeurs mobilières s'inscrit aussi dans les efforts de décloisonnement des caisses. Plusieurs de celles qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports l'ajoutent à leur offre de services au début des années 1990. Cela répond également à une transformation majeure des habitudes des consommateurs : le passage d'épargnant à investisseur. La proportion des dépôts traditionnels dans l'avoir des ménages québécois, qui était toujours à 50 % en 1989, diminue de moitié en 10 ans. Pendant ce temps, celle des fonds de placement et des valeurs mobilières passe de 4 % à 32 % du total de l'épargne personnelle au Québec. Cet engouement s'explique notamment par les bas taux d'intérêt durant cette période, alors que les indices boursiers atteignent des sommets[3].

3. Mario Couture, « Une décennie assez favorable aux épargnants », *Études économiques Desjardins*, vol. 10, no 3 (2000), p. 2.

Ce transfert de l'épargne s'observe sur le terrain, dans les caisses d'économie. Au cours de l'année 1997, à la Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe, les dépôts diminuent de près de 10 % tandis que les fonds de placement et les valeurs mobilières connaissent une augmentation de 215 % pour atteindre près de 2 M$. Cela transforme le fonctionnement de la caisse. Auparavant, elle recueillait les dépôts qu'elle faisait fructifier elle-même en réalisant des prêts et des placements. Une partie des épargnes qu'elle reçoit sort maintenant de ses coffres, car elle les confie à d'autres entités du Mouvement Desjardins, moyennant rémunération. La popularité des fonds de placement de Fiducie Desjardins et des actions boursières négociées chez Valeurs mobilières Desjardins contribue ainsi à la croissance de l'actif « hors bilan » ou « sous gestion » de la caisse.

a

LES GUICHETS AUTOMATIQUES FONT LEUR APPARITION DANS LES CAISSES DESJARDINS EN 1981.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

a



Une autre tendance lourde s'ajoute au décloisonnement : l'apparition de nouvelles technologies pour le volet transactionnel. En 1981, les premiers guichets automatiques sont apparus dans les caisses Desjardins. C'est l'émergence de ce qu'on appelle le « libre-service » : le membre obtient une accessibilité accrue à son argent en effectuant lui-même certaines transactions autrefois exécutées par des employés de la caisse. Parmi celles qui ont formé l'actuelle Caisse Desjardins des Transports, la Caisse d'économie Angus est l'une des mieux équipées à cet égard. Elle a un guichet à son siège social et un autre à la Maison des débardeurs[4]. La carte de crédit Visa Desjardins a aussi été lancée en 1981, ouvrant ainsi une nouvelle ère de multiplication des outils de paiement. Puis, à la fin de la décennie s'ajoute le Paiement direct Desjardins, qui repose sur la carte de débit.

Pendant ce temps, on parle de plus en plus de l'avènement prochain du « home banking ». Un jour, croit-on, les gens pourront effectuer des transactions bancaires à partir du confort de leur foyer. Quelques projets sont mis à l'essai jusqu'à ce qu'Internet s'impose au milieu des années 1990. Le Mouvement Desjardins devient alors la première institution financière québécoise à offrir un service transactionnel en ligne avec le lancement d'AccèsD. Celui-ci marque une étape importante dans l'adoption du « libre-service » : les membres ont de plus en plus d'autonomie pour effectuer leurs transactions.



Le rôle de la caisse auprès de ses membres s'en trouve transformé. Ils s'y rendent désormais moins pour effectuer des transactions et davantage pour être conseillés. Afin de véritablement s'adapter au décloisonnement et aux nouvelles technologies transactionnelles, les caisses entreprennent dans la deuxième moitié des années 1990 un vaste chantier appelé la « réingénierie ». L'objectif le plus fondamental, explique Denis Vézina, président de la Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe, est d'accomplir le passage d'un rôle transactionnel vers un rôle axé sur le conseil[5]. Le comptoir commence à céder la place aux bureaux où discuter avec les membres. C'est ainsi que la « planification financière » fait son apparition en 1996 dans la liste des services offerts par la Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M.[6]. Cela implique beaucoup de formation pour les employés afin de s'adapter à leur nouveau rôle. Cela se traduit aussi très concrètement par le réaménagement des locaux de certaines caisses, notamment celle de Gaz Métropolitain[7]. De plus, la réingénierie s'accompagne, comme nous le verrons plus loin, d'une révision du réseau des caisses conduisant à des fusions.

4. Caisse d'économie Angus, Rapport annuel 1991.
5. Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe, Rapport annuel 1997, p. 4.
6. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., Rapport annuel 1996, p. 20.
7. Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain, Rapport annuel 1999.



a

a

LE VOLET TRANSACTIONNEL PREND DE MOINS EN MOINS DE PLACE DANS L'USAGE QUE FONT LES MEMBRES DE LA CAISSE.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)



LES EXCÉDENTS : RISTOURNES ET CAPITALISATION

« Ni les profits, ni la charité, mais le service[8]. » C'est ainsi que certaines caisses d'économie ont résumé leur raison d'être au fil du temps. L'objectif d'une coopérative consiste en effet à donner des services à ses membres. Les profits qu'elle réalise – appelés trop-perçus ou excédents – sont par conséquent réinvestis dans l'entreprise afin d'assurer sa pérennité ou encore redistribués entre les membres par le biais d'une ristourne qui varie selon leur utilisation des services.

À la fin des années 1980, des changements à la loi haussent les exigences quant à la capitalisation des caisses. Pour atteindre le seuil requis, la plupart de celles qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports doivent d'abord alimenter la réserve avec l'entièreté des trop-perçus et ne peuvent, par conséquent, en verser une partie aux membres. C'est le cas notamment à la Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe et à la Caisse d'économie Complex Taschereau Canat. La situation est différente à la Caisse d'économie des employés Labatt qui se démarque en versant une ristourne dès 1992[9]. C'est surtout à partir de la deuxième moitié des années 1990 que la ristourne se généralise dans les caisses Desjardins et qu'elle est mise en valeur plus intensément auprès des membres.

Entre 1998 et 2001, des ristournes sont versées pour la première fois depuis longtemps à la Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., à la Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain et à la Caisse d'économie Angus. Elles s'élèvent généralement entre 150 000 $ et 200 000 $. Le montant varie d'une année à l'autre selon la performance financière de la caisse. L'année 2005 s'avère particulièrement favorable à la Caisse de la S.T.C.U.M., qui verse alors 325 000 $ en ristournes à ses membres. Un an plus tard, c'est 365 000 $ qui sont redistribués par la Caisse de Gaz Métro, les ristournes versées au cours des cinq années précédentes totalisant près de 1 M$. Cet élan connaît toutefois un frein avec la crise financière de 2008. Dans le contexte, la prudence est de mise, car les excédents diminuent et les exigences de capitalisation augmentent à nouveau. Une « répartition plus conservatrice de nos excédents entre la réserve et les ristournes » est suivie à partir de cette année-là, explique le président de la Caisse de la S.T.C.U.M. Bernard Beauregard, « dans le cadre d'une approche partagée par l'ensemble des caisses[10] ». Les montants ristournés sont moins importants pendant les quelques années suivantes.

8. Caisse d'économie des employés Labatt, Rapport annuel 1979.
9. Caisse d'économie des employés Labatt, Rapport annuel 1991, p. 3-4; Caisse d'économie des employés Labatt, Rapport annuel 2001, p. 8.
10. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., Rapport annuel 2008, p. 3.

Devant cette diminution généralisée des ristournes, une réflexion est entamée en 2017 et mène au dévoilement d'un nouveau concept deux ans plus tard. À la ristourne individuelle, dont le calcul est toujours basé sur le volume d'épargne et de financement à la caisse, s'ajoute une « ristourne produits ». Les membres qui détiennent au moins un produit dans chacune des familles (comptes; prêts, marges et cartes de crédit; placements et investissements; assurances) reçoivent un montant fixe additionnel de 50 $. Quant aux jeunes de 30 ans et moins, ils n'ont qu'à détenir des produits dans trois des quatre familles pour être admissibles à cette ristourne. On calcule alors que 7 membres sur 10 recevront une ristourne, ce qui représente 840 000 personnes de plus qu'avec la formule précédente. Il s'agit d'une hausse de 30 % pour l'ensemble des membres et de 50 % pour la catégorie des 30 ans et moins[11].

LE PASSAGE DES GÉNÉRATIONS : LES MEMBRES ET LES DIRIGEANTS

Durant les années 1990 et 2000, la plupart des caisses d'économie qui ont formé la Caisse Desjardins des Transports affrontent une même tendance : la stagnation ou la diminution du nombre de membres. Plusieurs facteurs expliquent cette réalité, dont le vieillissement de la population, l'atteinte du taux maximal de pénétration dans certains groupes de membres et la diminution des emplois dans le secteur industriel.

Comme on l'a vu au chapitre précédent, les emplois dans le secteur industriel montréalais ont diminué à la suite de plusieurs fermetures d'entreprises à la fin des années 1980 et au début des années 1990. La tendance à la baisse se poursuit dans les années suivantes, notamment en raison des progrès de l'automatisation. Du côté des brasseurs, la Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe passe de 3 750 à 3 300 membres entre 1992 et 1999. Cette diminution s'explique en bonne partie par la « rationalisation des opérations de la Brasserie[12] ». Il en va de même du côté de la Caisse d'économie des employés Labatt. Durant la même période, elle passe de 1 400 à 1 300 membres. Cela constitue néanmoins une réussite dans une industrie où les effectifs humains ont tendance à diminuer pour être remplacés par des machines, comme le souligne la directrice générale de la caisse, Madeleine Vigneault[13].



a

L'USINE MOLSON EN 1995.

(BANQ, ARMAND TROTTIER)

11. Mouvement Desjardins, « Une ristourne plus accessible, uniforme et transparente », communiqué de presse, 1er avril 2019.
12. Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe, Rapport annuel 1994, p. 5.
13. Caisse d'économie des employés Labatt, Rapport annuel 1997, p. 4.



a

Qui plus est, le taux de pénétration des groupes atteint son maximum. C'est le cas, par exemple, à la Caisse Molson O'Keefe au milieu des années 1990. Elle ne peut espérer recruter plus de membres parmi les employés et les retraités du brasseur[14]. Cette réalité qui touche certaines caisses d'économie depuis déjà une vingtaine d'années avait mené à l'adoption du virage vers le « multigroupe ». Un nouveau seuil semble avoir été franchi, comme le montre une étude réalisée en 1993 à la Caisse d'économie Angus sur la provenance des membres et le taux de pénétration. Il en ressort que les groupes les plus nombreux sont aussi ceux pour lesquels le taux de pénétration a atteint la barre des 100 % : le Canadien Pacific, Johnson & Johnson, les débardeurs et General Electric. D'autres catégories de membres présentent encore du potentiel, mais il est limité puisqu'ils sont moins nombreux. Le nombre de membres connaît une diminution plus marquée à cette caisse, qui passe de 6 600 à 4 300 membres entre 1993 et 2001.

14. Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe, Rapport annuel 1994, p. 5.

Composition du sociétariat de la Caisse d'économie Angus en 1993

Groupe de membres	Nombre de membres	Proportion des membres	Taux de pénétration
Canadien Pacific	3 000	46 %	100 %
Port de Montréal	850	13 %	100 %
General Electric Camco	700	10,5 %	100 %
Industrie du camionnage	500	7,5 %	15 %
Johnson & Johnson	350	5 %	100 %
Autres (11 groupes)	1 200	18 %	53 %
Total	6 600	100 %	-

Source : Archives du Mouvement Desjardins. Dossier constitutif de la Caisse d'économie Angus, transit 92003. Note de service de Serge Bujold à Claude Paul-Hus, 18 mai 1993. Le taux de pénétration indiqué pour la catégorie « Autres » est constitué de la moyenne.

À la diminution des emplois industriels et à l'atteinte du taux maximal de pénétration s'ajoute un autre facteur déterminant : le vieillissement de la population. Dans la deuxième moitié des années 2000, le sujet commence à faire l'objet de plus en plus de réflexions dans la société québécoise. La cohorte très nombreuse du baby-boom a provoqué un déséquilibre dans la pyramide d'âge. Le nombre de travailleurs diminuant avec le vieillissement de la population, il est déjà question d'une éventuelle pénurie de main-d'œuvre et du rôle que peut jouer l'immigration pour affronter cette réalité[15].

Dans plusieurs caisses d'économie, les retraités prennent une place considérable parmi le sociétariat. C'est le cas, par exemple, à la Caisse d'économie Desjardins du Rail. En 2014, 72 % des membres reçoivent un dépôt de pension, ce qui signifie qu'ils ne sont plus actifs sur le marché du travail[16]. La Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M. n'échappe pas à cette tendance. À la fin de 1999, l'âge moyen des membres est de 49 ans et plusieurs se préparent à la retraite[17]. Rappelons que bon nombre d'employés de la société de transport ont été embauchés lors d'Expo 67 et des Jeux olympiques de 1976. Le nombre de membres connaît une brusque diminution entre 2000 et 2003, passant de 7 400 à 6 600.

Les administrateurs de la caisse sont bien conscients de ce passage des générations. Aux yeux du président Bernard Beauregard, les nombreux départs à la retraite apparaissent aussi comme une « opportunité de recruter une nouvelle clientèle[18] ». La Société de transport de Montréal (STM)[19] a besoin de nouveaux employés pour pourvoir les postes vacants. Il faut parvenir à les recruter et à hausser le taux de pénétration dans le groupe. La caisse prend divers moyens pour y arriver. Elle tente de profiter de la présence d'un centre de services du Mouvement au centre-ville, le Carrefour Desjardins, pour répondre aux besoins des employés du siège social de la STM à Place Bonaventure[20]. En 2009, elle conclut une entente avec le Réseau de transport de Longueuil. Il s'agit d'une étape importante, puisque la caisse fait ainsi un premier pas à l'extérieur de la STM et de l'île de Montréal. Un conseiller en finances personnelles est présent dans les centres de transport pour répondre aux besoins financiers des employés[21]. Les efforts portent leurs fruits assez rapidement, puisque la caisse compte 8 500 membres en 2012.

15. Gilles Drouin, « Vieillissement de la population. Un défi pour la gestion des ressources humaines », *Revue Desjardins*, vol. 77, no 3 (2011), p. 21.
16. Caisse d'économie Desjardins du Rail, PV du CA, 13 février 2014.
17. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., PV du CA, 22 décembre 1999.
18. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., Rapport annuel 2006, p. 3.
19. La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal a pris le nom Société de transport de Montréal en 2002 à la suite de la fusion municipale.
20. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., PV du CA, 26 juin 2007.
21. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., Rapport annuel 2009, p. 3.

Les membres des caisses vieillissent, et il en va de même pour leurs dirigeants. De plus en plus de retraités figurent parmi eux. Le phénomène se produit plus rapidement à la Caisse d'économie des employés du CN. Dès 1990, elle compte cinq retraités sur neuf membres du conseil d'administration, deux sur trois au conseil de surveillance et deux sur cinq à la commission de crédit. Dans la plupart des autres caisses, cette forte présence des retraités survient une dizaine d'années plus tard. En 2001, il y a quatre retraités parmi les dix membres du conseil d'administration de la Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., tandis qu'ils sont trois sur cinq à la Caisse d'économie St-Luc.

Les instances de la caisse changent durant cette période, ce qui entraîne une diminution du nombre d'élus. En 1996, les délégués des caisses Desjardins réunis en congrès prennent la décision d'abolir la commission de crédit. Les demandes de prêts ne seront plus soumises à des dirigeants : elles seront entièrement traitées par les employés. Puis, une vingtaine d'années plus tard, au congrès de 2017, les délégués votent en faveur de l'abolition du conseil de surveillance. Les questions éthiques, coopératives et déontologiques relèvent désormais d'un comité du conseil d'administration. Le terme « dirigeant » s'efface par conséquent au profit de celui d'administrateur. La diminution du nombre d'élus au sein des caisses s'accentue aussi en raison des fusions.

LES STRUCTURES ADMINISTRATIVES DE L'AN 2000

Le 1er janvier 2002 apparaît sans l'ombre d'un doute comme une date importante dans l'histoire de Montréal : une nouvelle ville est créée, regroupant toutes les anciennes municipalités de l'île. Le projet vise une meilleure coordination et, possiblement, des économies d'échelle substantielles. Il a été défendu dans les années précédentes notamment par le maire Pierre Bourque avec le slogan « une île, une ville ». L'idée n'est pas sans rappeler la création d'une seule grande ville à Toronto en 1998. Plusieurs municipalités québécoises connaissent des regroupements similaires à cette date, dont Québec, Laval, Gatineau et Longueuil. La mesure suscite cependant du mécontentement, et certaines anciennes villes montréalaises seront recréées après un référendum. Il n'en demeure pas moins que cette période est marquée par une révision majeure de l'organisation administrative du territoire. Les entités plus imposantes et moins nombreuses sont désormais privilégiées par rapport à la multitude de petites unités.

Le monde municipal n'est pas le seul à adopter cette orientation. Le Mouvement Desjardins s'inscrit aussi dans cette tendance. Durant les années 1990, la réflexion sur ses structures s'intensifie, animée notamment par la volonté de réduire les frais d'exploitation et de renforcer l'unité dans l'action. À la fin de la décennie, il est proposé de fusionner les 10 fédérations régionales, la Fédération des caisses d'économie et la Confédération pour former une fédération unique à laquelle toutes les caisses seraient affiliées directement. La structure passerait ainsi de trois à deux paliers.

Rappelons que les caisses d'économie et leur fédération ont joint les rangs du Mouvement Desjardins seulement 20 ans plus tôt, à la fin des années 1970. Depuis, elles ont parfois connu des difficultés de cohabitation avec les caisses populaires situées à proximité. Certains au sein du Mouvement Desjardins remettent en question la pertinence d'un réseau de caisses organisées sur la base des groupes, plutôt que sur celle d'un territoire[22]. D'autant plus qu'elles représentent une part relativement petite de l'ensemble. En 1999, elles sont 103 sur un total de 1 140 caisses affiliées. Leur actif cumulé avec celui de leur fédération équivaut à 2,5 G $ sur un total de près de 70 G $ pour l'ensemble des fédérations de caisses Desjardins[23]. Plusieurs au sein des caisses d'économie craignent que cette vaste transformation entraîne la disparition de leur spécificité dans le Mouvement Desjardins.

Appelés à se prononcer sur le projet de fédération unique lors d'un vote historique tenu le 4 décembre 1999, les délégués des caisses populaires l'acceptent à 88 %, tandis que ceux des caisses d'économie le rejettent à 95 %. Ce résultat sans équivoque démontre l'attachement de ceux-ci à leur identité. Les délégués des caisses d'économie procèdent à un nouveau vote à l'été 2000. Cette fois, la fusion recueille un appui de 59 %, ce qui reste insuffisant, car le seuil d'acceptation a été fixé aux deux tiers, soit 66 %. Devant ce résultat, la Fédération des caisses d'économie Desjardins décide de considérer une autre option : l'autonomie.

22. Pierre Poulin et Benoît Tremblay, *Desjardins en mouvement. Comment une grande coopérative de services financiers se restructure pour mieux servir ses membres*, Lévis/Montréal, Éditions Dorimène/Presses HEC, 2005, p. 134.
23. Inspecteur général des institutions financières, *Rapport annuel sur les caisses d'épargne et de crédit 1999*, p. 1-3 et p. 2-3.



a

Au cours des semaines suivantes, la Fédération et certaines caisses affiliées cherchent de quelle manière elles pourraient quitter le Mouvement Desjardins. Un comité de directeurs généraux est mis sur pied pour trouver un système informatique permettant de répondre aux besoins des caisses d'économie si elles devenaient autonomes[24]. Le directeur général de la Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., Gérald Lepage, compte parmi ses membres. C'est une période difficile. Les tensions sont grandes, car plusieurs autres caisses n'adhèrent pas à ce projet et prônent plutôt la négociation d'une entente avec Desjardins. C'est notamment le cas de la Caisse d'économie Alpha, de la Caisse d'économie des employés de Molson et de la Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain[25].

24. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., PV du CA, 27 septembre 2000.
25. Caisse d'économie Alpha, PV du CA, 20 septembre 2000 ; Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain, Rapport annuel 2000. Stéphane Labrèche, « Desjardins avait assuré ses arrières », *Les Affaires*, 15 juillet 2000, p. 5.



a

LES PARTICIPANTS AU 17E CONGRÈS DISCUTENT DES CHANGEMENTS DE STRUCTURE DU MOUVEMENT DESJARDINS.

(ARCHIVES DU MOUVEMENT DESJARDINS)

b

BERNARD BEAUREGARD, JEAN-MARC MCDOUGALL ET GÉRALD LEPAGE DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE DES EMPLOYÉS DE LA S.T.C.U.M., LORS DES CÉLÉBRATIONS DU 50E ANNIVERSAIRE.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

Devant l'impossibilité de proposer à ses caisses affiliées une voie de sortie crédible du Mouvement Desjardins, notamment sur le plan de l'informatique, la Fédération des caisses d'économie leur recommande plutôt, dès l'automne, de se rallier à la nouvelle structure. Elle se regroupe donc avec les fédérations régionales et la Confédération au sein de la Fédération des caisses Desjardins du Québec qui entre en activité le 1er juillet 2001.

b



VERS LA « CAISSE DE SECTEUR »

Dans la nouvelle structure du Mouvement Desjardins, les anciennes fédérations régionales et la Fédération des caisses d'économie sont remplacées par des vice-présidences régionales et la vice-présidence des caisses de groupes. Plusieurs sont étonnés de la nomination à la tête de cette dernière d'un des membres du comité des directeurs généraux « autonomistes » : Serge Dufresne de la Caisse d'économie des pompiers de Montréal. Sa vision pour l'avenir des caisses de groupes a su convaincre. À son avis, elles présentent plusieurs atouts pour le Mouvement Desjardins. D'abord, leur potentiel de croissance est encore grand, et même supérieur à celui de la plupart des caisses de territoire qui sont arrivées à maturité. De plus, elles ont un ancrage fort à Montréal et chez les anglophones, deux marchés que le Mouvement Desjardins convoite. Cependant, pour y arriver, il croit en la nécessité de procéder à des regroupements pour former des entités plus considérables, capables d'embaucher des employés spécialisés. Ces fusions visent à créer des caisses dites de « secteur ». Il fait partie de ceux qui suggèrent de créer une seule caisse regroupant tous les travailleurs actifs dans le milieu industriel, par exemple, plutôt que d'avoir plusieurs petites caisses[26].

Du côté ferroviaire, l'avènement de la « caisse de secteur » se fait en deux temps. En 1997, la Caisse d'économie Windsor se regroupe avec la Caisse d'économie du Rail. Les membres de la nouvelle institution sont issus des deux grands réseaux ferroviaires, le CP et le CN. Une dizaine d'années plus tard, elle se regroupe avec la Caisse d'économie Desjardins des employés du CN pour former la Caisse d'économie Desjardins du Rail. Il s'agit dès lors véritablement d'une caisse de secteur, car elle regroupe toutes les anciennes caisses d'économie ferroviaire à l'exception de la Caisse Desjardins des Travailleurs de la cour Saint-Luc, qui poursuit ses activités de son côté jusqu'en 2017.



a

LE SIÈGE SOCIAL DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE DESJARDINS DES EMPLOYÉ(E)S DU SECTEUR INDUSTRIEL (MONTRÉAL) AVANT LES RÉNOVATIONS EXTÉRIEURES DE 2011.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

26. Entrevue avec Serge Dufresne par Pierre Poulin, Société historique Alphonse-Desjardins, 13 décembre 2001.



a

La route est plus longue du côté du secteur industriel, où les caisses sont encore nombreuses. Deux fusions préparent le terrain en 1998 et en 1999. Des caisses affichant des actifs moindres se joignent alors à une autre de plus grande taille. Avec des actifs de 882 000 $, la Caisse d'économie Pharma figure parmi les plus petites au sein du réseau des caisses d'économie. Elle se joint à la Caisse d'économie Alpha, dont les actifs s'élèvent à 10,5 M$. Puis, la Caisse d'économie Cartier se joint à la Caisse d'économie des employés de Molson. La première affiche 5,6 M$ d'actif tandis que ce montant atteint 36 M$ à la deuxième. La Caisse d'économie Desjardins des employés du secteur industriel (Montréal) naît en 2002 du regroupement des caisses d'économie Alpha, Molson et Angus. À peine deux ans plus tard, la Caisse d'économie des employés Labatt joint ses rangs.

Lorsque la Caisse d'économie Angus a pris le virage multigroupe au début des années 1970, elle n'a pas fait place aux nouveaux venus au sein de son conseil d'administration. Il est demeuré uniquement composé de travailleurs du CP. Au fil du temps, la provenance des administrateurs a commencé à se diversifier. Au début des années 2000, cependant, les fusions de caisses aux identités fortes et aux actifs importants posent la question de la représentativité du conseil d'administration. En effet, les groupes de travailleurs issus des anciennes caisses, comme Molson et Alpha, doivent se sentir représentés. Le sujet fait débat principalement dans les premières années d'existence de la Caisse d'économie Desjardins des employés du secteur industriel (Montréal). Après des discussions sur la distribution des postes selon les groupes, on convient d'une solution simple au début de 2006 : chaque groupe doit avoir au moins un représentant au conseil d'administration et détenir un maximum de 30 % des sièges[27].

Il s'agit d'un bon compromis pour tirer profit de la longue et riche expérience de certains administrateurs des anciennes caisses. Quelques-uns assumaient auparavant la présidence, dont Denis Vézina à la Caisse d'économie des employés de Molson, Édouard Viau à la Caisse d'économie Labatt et François Charron à la Caisse d'économie Cartier. Se joindront plus tard Lloyd Megin et Bernard Beauregard, respectivement les anciens présidents de la Caisse d'économie du Rail et de la Caisse d'économie des employés de la STM.

Au cours des années suivantes, certaines caisses envisagent des projets de regroupement qui ne se concrétisent toutefois pas. La Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M. a d'abord eu des discussions avec des caisses du monde ferroviaire en 2001, puis à nouveau près de 15 ans plus tard[28]. Entretemps, elle réfléchit à une fusion avec la Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain. De son côté, celle-ci discute avec plusieurs partenaires potentiels[29]. Elle passe bien près de se rallier à la Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel en 2007, mais le projet se réalise seulement cinq ans plus tard.

Deux grandes caisses de secteur sont formées : la Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal et la Caisse d'économie Desjardins du Rail. En 2015, la première affiche un actif de 365 M$ et la seconde de 85 M$. Elles entament alors des discussions pour un éventuel regroupement qui se réalise dès l'année suivante. Puis, dernière fusion à survenir dans cette séquence, la Caisse Desjardins des Travailleurs de la cour Saint-Luc se joint à la Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal en 2017.

Quant à la Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM, elle n'a connu aucun regroupement, malgré plusieurs discussions au fil des ans. « Gouverner, c'est prévoir », dit le proverbe. Bien qu'elle soit rentable et affiche toujours de bonnes performances, il apparaît alors que son avenir, de même que celui de la Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal, exige une nouvelle transformation. Et pas des moindres.

27. Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel, PV du CA, 31 janvier 2006.
28. Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M., PV du CA, 19 juin 2001 ; Caisse d'économie Desjardins du Rail, PV du CA, 23 avril 2014.
29. Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel, PV du CA, 17 janvier 2006.

Changements de nom et fusions (1997-2017)

	Année	Ancien nom ou caisses fusionnées	Nouveau nom
↻	1997	Caisse d'économie Windsor Caisse d'économie du Rail	Caisse d'économie du Rail
↻	1998	Caisse d'économie Pharma Caisse d'économie Alpha	Caisse d'économie Alpha
→	1998	Caisse d'économie des employés Molson O'Keefe	Caisse d'économie des employés de Molson
↻	1999	Caisse d'économie des employés de Molson Caisse d'économie Cartier	Caisse d'économie Desjardins des employés de Molson
→	2001	Caisse d'économie Complex Taschereau Canat	Caisse d'économie Desjardins des employés du CN
↻	2002	Caisse d'économie Angus Caisse d'économie Alpha Caisse d'économie des employés de Molson	Caisse d'économie Desjardins des employés du secteur industriel (Montréal)
↻	2004	Caisse d'économie Desjardins des employés du secteur industriel (Montréal) Caisse d'économie des employés Labatt	Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel (Montréal)
↻	2008	Caisse d'économie du Rail Caisse d'économie Desjardins des employés du CN	Caisse d'économie Desjardins du Rail
→	2012	Caisse d'économie St-Luc	Caisse Desjardins des Travailleurs de la cour Saint-Luc
↻	2013	Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel (Montréal) Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain	Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal
→	2014	Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M.	Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM
↻	2016	Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal Caisse d'économie Desjardins du Rail	Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal
↻	2017	Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal Caisse d'économie Desjardins des Travailleurs de la cour Saint-Luc	Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal

↻ Fusion → Changements de nom

La naissance de la Caisse Desjardins des Transports (2018-2023)

« Ce n'est pas une fusion, c'est la création d'une nouvelle caisse[1] », affirme Pierre Plante, ancien administrateur de la Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM pour parler du regroupement de celle-ci avec la Caisse du secteur industriel en 2019. Ces propos peuvent surprendre de prime abord, car il s'agit bel et bien de la fusion de deux caisses. Pourtant, en regardant plus attentivement le projet, on constate qu'il y a beaucoup de vrai dans cette réflexion.

CHAPITRE 6

1. Entrevue avec Bernard Beauregard et Pierre Plante par Pierre-Olivier Maheux, 17 mai 2023.


Desjardins
Caisse des Transports

UNE NOUVELLE CAISSE ?

Dans les premiers mois de 2017, la Caisse de la STM se voit proposer un projet de fusion avec la Caisse du secteur industriel. À ce moment, la première compte près de 8 000 membres et un actif de plus de 250 M$. La deuxième a 12 500 membres et un actif de près de 500 M$. Dans un premier temps, le projet ne suscite pas l'enthousiasme des administrateurs de la Caisse de la STM.

Un an plus tôt, Marc Blair a été nommé à la direction générale, après le départ à la retraite de Gérald Lepage. Employé de la caisse depuis 2002, il a progressivement gravi les échelons. Peu de temps après sa nomination, il invite les administrateurs à réfléchir à l'avenir de la caisse. Les entités plus imposantes continuent d'être privilégiées. Par conséquent, on considère la possibilité de viser un marché plus large et d'adopter un nouveau nom : la Caisse Desjardins des Transports[2]. Or, la proposition de la Caisse Desjardins du secteur industriel arrive à peu près au même moment. Après la réaction initiale, les discussions se poursuivent. De toute évidence, il y a là une opportunité. À l'automne 2017, quelques mois après le premier contact, les deux caisses mettent sur pied un comité d'administrateurs pour réfléchir à une éventuelle fusion. Des décisions difficiles sont prises au cours des mois suivants afin de donner vie à ce projet.

La Caisse Desjardins des Transports naît officiellement le 1er janvier 2019. Par son nouveau nom, sa nouvelle orientation et son nouveau territoire, elle apparaît en effet comme une toute nouvelle caisse. En s'orientant exclusivement vers le transport des personnes et des biens, la caisse fusionnée adopte une mission simple et claire avec un potentiel élargi. Elle vise les travailleurs du transport collectif au Québec, ce qui représente 15 000 personnes uniquement dans le Grand Montréal, les 100 000 travailleurs québécois en transport et logistique de même que les quelque 3 000 petites, moyennes et grandes entreprises actives dans le domaine[3].



2. Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM, PV du CA, 31 janvier 2018.
3. Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM, PV du CA, 31 janvier 2018. Document en annexe, *Réflexion préliminaire à la recevabilité d'un projet de regroupement Caisse du secteur industriel de Montréal et Caisse des employés de la STM*.



a

a

LE CENTRE DE SERVICES DE LA STM DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS A ÉTÉ RÉNOVÉ POUR REPRÉSENTER FIÈREMENT LES MEMBRES.

(ARCHIVES DE LA CAISSE DESJARDINS DES TRANSPORTS)

Les membres issus de la Caisse de la STM s'inscrivent tout naturellement dans ce créneau. Il en va de même pour plusieurs groupes de la Caisse Desjardins du secteur industriel. Comme on l'a vu, bon nombre d'entre eux entretiennent des liens avec le transport, notamment tout le secteur ferroviaire de même que les débardeurs. Plus encore, l'évolution du travail dans certaines industries, dont les brasseurs, les a rapprochées de ce secteur d'activité. En effet, la production de bière a été largement automatisée dans les dernières décennies, mais les brasseurs ont conservé entre leurs mains leur réseau de distribution. Le transport constitue donc une bonne partie de leurs activités, et c'est la même chose du côté de Gaz Métro, qui est devenue Énergir en 2017[4]. Dans ce contexte, le passage de la Caisse du secteur industriel vers la Caisse des Transports apparaît comme une évolution naturelle.

Par ailleurs, les deux caisses ont des ancrages historiques très forts à Montréal. Leur histoire le démontre sans l'ombre d'un doute : elles sont liées à plusieurs entreprises et institutions emblématiques de la métropole. Or, la caisse fusionnée vise à étendre ses activités à l'échelle provinciale. La taille de la nouvelle entité permet d'ailleurs de se doter des ressources humaines nécessaires au développement d'un marché de cette ampleur. Un événement imprévu vient cependant perturber les plans de croissance de la nouvelle caisse.

DES PLANS CHAMBOULÉS PAR UNE PANDÉMIE

S'il est trop tôt pour porter un véritable regard historique sur la pandémie de COVID-19, on peut cependant affirmer qu'elle passera à l'histoire. C'est au milieu du mois de mars 2020, alors que la caisse s'affaire à préparer son assemblée générale annuelle, que le temps est suspendu : le confinement commence, d'abord annoncé pour deux semaines.

Comme les autres, la Caisse Desjardins des Transports maintient seulement les services essentiels, c'est-à-dire ceux qui ne peuvent être donnés par guichet automatique, en ligne ou au téléphone. En quelques jours, le télétravail devient la nouvelle réalité pour la vaste majorité des employés de bureau, à la caisse comme ailleurs. Les restrictions ne touchent pas tous les secteurs économiques de la même façon. Pour certains, comme la restauration et les activités culturelles et touristiques, les activités doivent cesser presque complètement, sans que l'on sache à quel moment elles pourront reprendre. Pour les personnes travaillant dans les services essentiels, notamment le transport, il faut continuer, malgré tout. En temps de confinement, la livraison semble promise à un bel avenir.

4. Entrevue avec Marc Blair par Pierre-Olivier Maheux, 24 août 2023.

Dans ce contexte, la population se tourne massivement vers les services en ligne, ce qui accentue des pratiques déjà présentes auparavant. Par la force des choses, la fréquentation des centres de services des caisses Desjardins diminue drastiquement, et il en va de même pour les guichets automatiques. En ce qui a trait à ces derniers, les deux anciennes caisses avaient déjà tourné la page. En effet, dès 2012, la Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel (Montréal) avait retiré le guichet automatique à son siège social. Arrivé en fin de vie, il avait connu une baisse d'achalandage importante. Un nouveau guichet aurait été déficitaire dès sa première année de service[5]. Ce sont les mêmes considérations qui ont mené au retrait du guichet au siège social de la Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM six ans plus tard[6]. En fait, les transactions en ligne réalisées par les membres Particuliers du Mouvement Desjardins sont plus nombreuses que celles dans les guichets automatiques depuis 2005. La tendance est donc ancienne et justifie de miser de plus en plus sur les services en ligne.

La pandémie crée un climat peu propice au plan de développement des affaires de la nouvelle caisse. Malgré la distanciation et le travail en ligne, on réussit à ouvrir des avenues prometteuses, notamment du côté de Labatt à Gatineau. La Caisse Desjardins des Transports parvient à sortir de cette période trouble avec des résultats enviables. Au 31 décembre 2022, elle compte 21 000 membres Particuliers et Entreprises et affiche un impressionnant actif de 936 M$. Or, l'économie semble alors arriver à une fin de cycle. Les conditions économiques se détériorent dans les mois qui suivent, notamment en raison de l'inflation. La Caisse Desjardins des Transports affiche toutefois une solidité lui permettant d'affronter la tempête.

5. Caisse d'économie Desjardins des employé(e)s du secteur industriel, PV du CA, 24 mai 2012.
6. Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM, PV du CA, 28 septembre 2018.

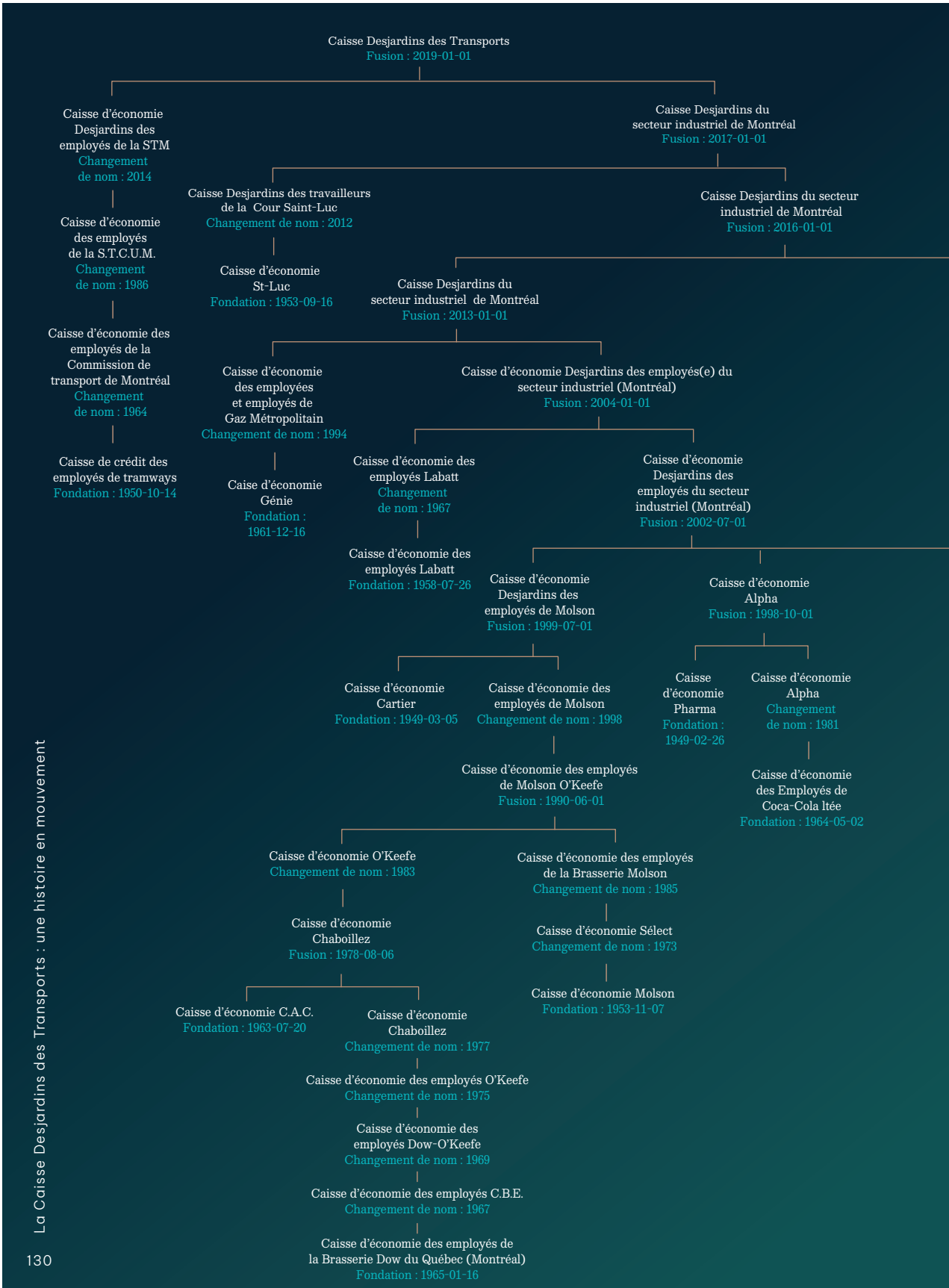
Conclusion

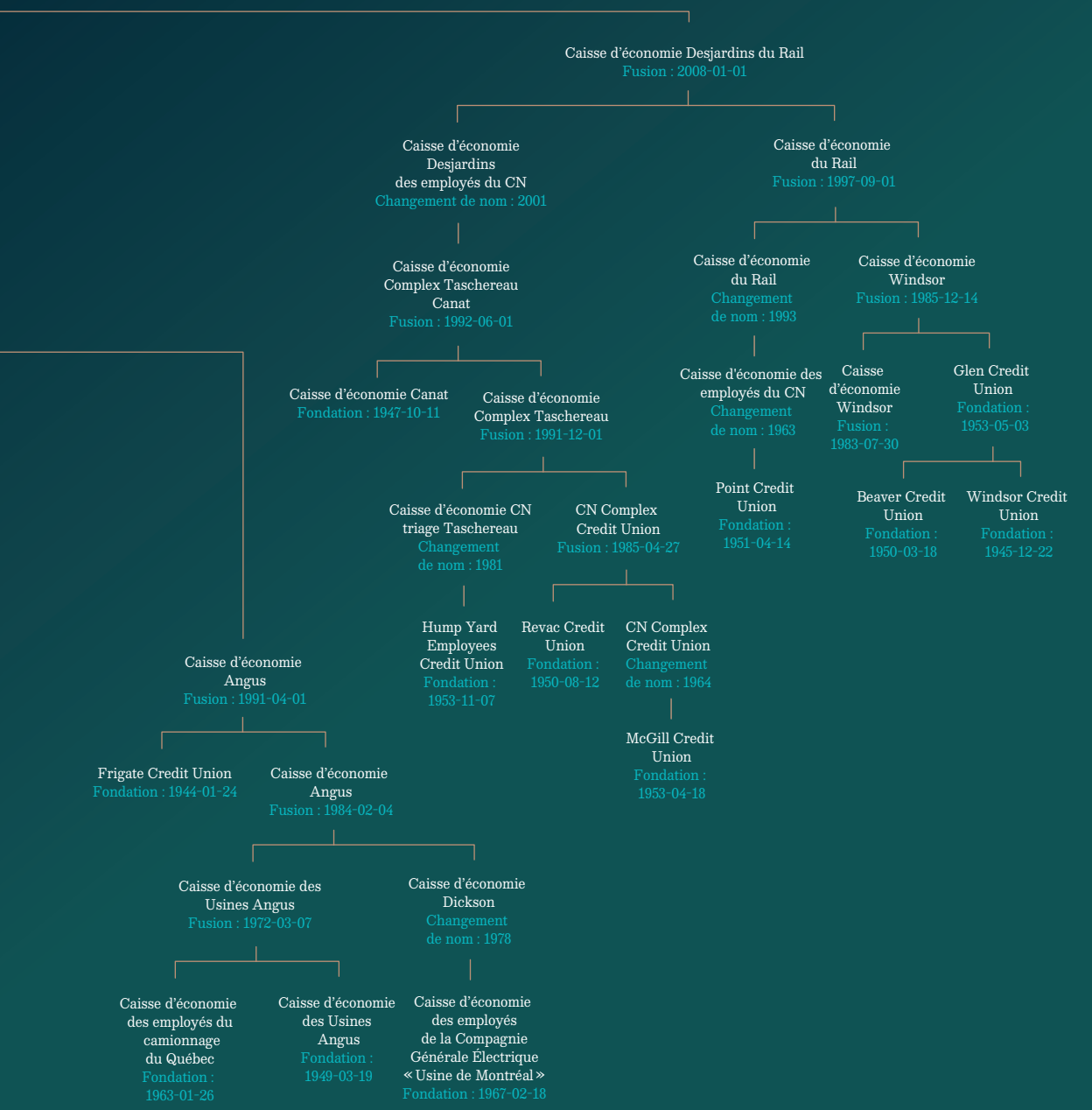
En se rendant au siège social de la Caisse Desjardins des Transports, il est difficile d'ignorer l'histoire des lieux. Une sculpture devant l'immeuble rend hommage à Denis Vézina, ancien président de la Caisse d'économie Molson, puis de la Caisse du secteur industriel. Les murs extérieurs ont été peints pour illustrer l'histoire des différents groupes servis par la caisse. À l'intérieur, des tableaux complètent le portrait. D'abord construit pour la Fédération des caisses d'économie, l'immeuble a ensuite accueilli la Caisse d'économie Angus lorsqu'elle a quitté les fameux ateliers au début des années 1970. Le lieu est assurément chargé d'histoire. Ce n'est pas différent au centre de services de la caisse sur le boulevard Saint-Laurent. Nommé en l'honneur de l'ancien président de la Caisse de la STM, Bernard Beauregard, l'immeuble a été entièrement rénové dans les dernières années pour représenter fièrement ses membres employés de la Société de transport de Montréal. Les noms des salles, les photos et même une rame de métro rappellent le lien d'appartenance qui unit les membres.

Ce devoir de mémoire n'est pas sans fondement. L'histoire de la Caisse Desjardins des Transports est rattachée à plusieurs éléments incontournables du passé de Montréal. Elle est liée aux deux grands réseaux ferroviaires, le CP et le CN, qui ont contribué à modeler la ville autant par les rails que par leurs édifices emblématiques. Elle plonge ses racines dans l'histoire du transport en commun avant même l'arrivée du métro, depuis l'époque des tramways. Elle nous mène au bord du fleuve avec les débardeurs et l'usine historique de Molson. Elle touche bon nombre d'entreprises qui ont marqué le paysage montréalais au cours des 80 dernières années. Un monde semble séparer les 22 caisses d'origine de la nouvelle institution, dont l'avenir s'écrit maintenant à la grandeur du Québec. Mais, que ce soit à l'ère du train à vapeur ou à celle de la voiture électrique, la mobilité a toujours été et sera toujours un élément vital pour une société.

Le transport apparaît donc comme une voie d'avenir.


PLACE DENIS VEZINA
SPHINX


Caisse Desjardins des Transports
Fusion : 2019-01-01
Caisse d'économie Desjardins des employés de la STM
Changement de nom : 2014
Caisse d'économie des employés de la S.T.C.U.M.
Changement de nom : 1986
Caisse d'économie des employés de la Commission de transport de Montréal
Changement de nom : 1964
Caisse de crédit des employés de tramways
Fondation : 1950-10-14
Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal
Fusion : 2017-01-01
Caisse Desjardins des travailleurs de la Cour Saint-Luc
Changement de nom : 2012
Caisse d'économie St-Luc
Fondation : 1953-09-16
Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal
Fusion : 2016-01-01
Caisse Desjardins du secteur industriel de Montréal
Fusion : 2013-01-01
Caisse d'économie des employées et employés de Gaz Métropolitain
Changement de nom : 1994
Caise d'économie Génie
Fondation : 1961-12-16
Caisse d'économie Desjardins des employés(e) du secteur industriel (Montréal)
Fusion : 2004-01-01
Caisse d'économie des employés Labatt
Changement de nom : 1967
Caisse d'économie des employés Labatt
Fondation : 1958-07-26
Caisse d'économie Desjardins des employés du secteur industriel (Montréal)
Fusion : 2002-07-01
Caisse d'économie Desjardins des employés de Molson
Fusion : 1999-07-01
Caisse d'économie Cartier
Fondation : 1949-03-05
Caisse d'économie des employés de Molson
Changement de nom : 1998
Caisse d'économie des employés de Molson O'Keefe
Fusion : 1990-06-01
Caisse d'économie O'Keefe
Changement de nom : 1983
Caisse d'économie Chaboillez
Fusion : 1978-08-06
Caisse d'économie C.A.C.
Fondation : 1963-07-20
Caisse d'économie Chaboillez
Changement de nom : 1977
Caisse d'économie des employés O'Keefe
Changement de nom : 1975
Caisse d'économie des employés Dow-O'Keefe
Changement de nom : 1969
Caisse d'économie des employés C.B.E.
Changement de nom : 1967
Caisse d'économie des employés de la Brasserie Dow du Québec (Montréal)
Fondation : 1965-01-16
Caisse d'économie des employés de la Brasserie Molson
Changement de nom : 1985
Caisse d'économie Sélect
Changement de nom : 1973
Caisse d'économie Molson
Fondation : 1953-11-07
Caisse d'économie Alpha
Fusion : 1998-10-01
Caisse d'économie Pharma
Fondation : 1949-02-26
Caisse d'économie Alpha
Changement de nom : 1981
Caisse d'économie des Employés de Coca-Cola ltée
Fondation : 1964-05-02


Caisse d'économie Desjardins du Rail
Fusion : 2008-01-01
Caisse d'économie Desjardins des employés du CN
Changement de nom : 2001
Caisse d'économie du Rail
Fusion : 1997-09-01
Caisse d'économie Complex Taschereau Canat
Fusion : 1992-06-01
Caisse d'économie du Rail
Changement de nom : 1993
Caisse d'économie Windsor
Fusion : 1985-12-14
Caisse d'économie Canat
Fondation : 1947-10-11
Caisse d'économie Complex Taschereau
Fusion : 1991-12-01
Caisse d'économie des employés du CN
Changement de nom : 1963
Caisse d'économie Windsor
Fusion : 1983-07-30
Glen Credit Union
Fondation : 1953-05-03
Caisse d'économie CN triage Taschereau
Changement de nom : 1981
CN Complex Credit Union
Fusion : 1985-04-27
Point Credit Union
Fondation : 1951-04-14
Beaver Credit Union
Fondation : 1950-03-18
Windsor Credit Union
Fondation : 1945-12-22
Hump Yard Employees Credit Union
Fondation : 1953-11-07
Revac Credit Union
Fondation : 1950-08-12
CN Complex Credit Union
Changement de nom : 1964
Caisse d'économie Angus
Fusion : 1991-04-01
McGill Credit Union
Fondation : 1953-04-18
Frigate Credit Union
Fondation : 1944-01-24
Caisse d'économie Angus
Fusion : 1984-02-04
Caisse d'économie des Usines Angus
Fusion : 1972-03-07
Caisse d'économie Dickson
Changement de nom : 1978
Caisse d'économie des employés du camionnage du Québec
Fondation : 1963-01-26
Caisse d'économie des Usines Angus
Fondation : 1949-03-19
Caisse d'économie des employés de la Compagnie Générale Électrique « Usine de Montréal »
Fondation : 1967-02-18

REMERCIEMENTS DE L'AUTEUR

Je remercie la Caisse Desjardins des Transports d'avoir confié à la Société historique Alphonse-Desjardins (SHAD) le mandat d'écrire son histoire. Je remercie plus particulièrement le directeur général de la caisse, Marc Blair, et son adjointe, Annie Gauthier, qui ont grandement facilité la réalisation du projet.

Au cours de la recherche, j'ai eu l'occasion de réaliser des entrevues inédites avec des personnes bien au fait de la réalité historique de la caisse : Serge Barbeau, Bernard Beauregard, Marc Blair, Lloyd Megin, Steve Michel, Pierre Plante, Jo Ann Raymond et Gaétan Savoie. Merci à toutes ces personnes qui ont répondu avec beaucoup de générosité à mes questions. Je remercie également l'auteur Gaétan Nadeau de m'avoir donné accès aux entrevues qu'il a réalisées avec Charles-Édouard Lefebvre et Georges Normand pour son livre sur les ateliers Angus.

Un comité de lecture a été mis sur pied afin de m'appuyer. Animé par mon collègue Claude Genest de la SHAD, ce comité formé de Michel Beaudry, de Bernard Beauregard, de Marc Blair, de Steve Michel et de Jo Ann Raymond a lu et commenté l'ensemble du manuscrit. Je les remercie, de même que Micheline Renaud ainsi que mes collègues Jean-Philippe Bélanger, David Camirand et Claude Genest, pour leurs suggestions et réflexions qui ont permis d'améliorer le texte.

Je remercie ma gestionnaire Christine Plante de la direction Patrimoine historique et Identité d'entreprise, qui chapeaute la SHAD, de m'avoir confié le mandat de rédiger cette monographie. Son appui constant de même que sa confiance à mon endroit ont grandement facilité mon travail.

Enfin, je suis très reconnaissant à tous ceux et à toutes celles qui ont travaillé à l'édition du livre : Jean-Philippe Bélanger pour la recherche iconographique, Marie-Ève Larue pour la coordination du projet ainsi que Catherine Jalbert et Enrico Caouette des Services linguistiques du Mouvement Desjardins. Leur professionnalisme, jumelé à leur intérêt à l'égard de ce projet d'histoire, a grandement rehaussé le produit final.


163 Dudemaine
GMC
10-461

L'histoire de la Caisse Desjardins des Transports est intimement liée à celle de Montréal. Ses racines plongent dans le passé d'entreprises et d'institutions emblématiques de la ville. Retracer ses origines, c'est parcourir l'île de Montréal de l'est à l'ouest, du sud au nord, de la fin du 19e siècle à aujourd'hui, et croiser en cours de route quelques figures historiques marquantes ainsi que des milliers d'ouvriers et de travailleurs.

Pierre-Olivier Maheux est historien à la Société historique Alphonse-Desjardins.



Desjardins
Caisse des Transports