

lead organization of maritime researchers advocating for broader global perspectives since its inception in 1989, and the International Commission of Maritime History into the International Maritime History Association. Such initiatives hope to place maritime history beyond the limitations of national and regional perspectives and finally realize the possibility of a global history of maritime change.

Michael Dove
Western University

WARREN, Jean-Philippe – *Histoire du taxi à Montréal. Des taxis jaunes à UberX*. Montréal, Boréal, 2020, 432 p.

Auteur aussi prolifique que polyvalent — ses trois derniers ouvrages traitent, après tout, des Autochtones et du colonialisme (avec Denys Delâge), de la contre-culture au Québec (avec Andrée Fortin) et de la vie d'Honoré Beaugrand —, Jean-Philippe Warren nous propose ici une histoire du taxi à Montréal, de ses origines à nos jours. Comme il le souligne dès le départ, c'est la première monographie consacrée à ce sujet et elle s'inscrit dans une historiographie tout de même assez circonscrite à l'échelle nord-américaine. Cela a de quoi surprendre. Y a-t-il plus omniprésent, dans les rues de toute grande ville moderne, que ces véhicules généralement bien identifiés qui jouent un rôle central dans l'offre de transport en milieu urbain ? De plus, comme objet de recherche, l'univers du taxi permet de toucher à une grande variété de sujets, et c'est un potentiel que Warren exploite bien dans cet ouvrage. Au fil de ses 400 pages, le lecteur sera en mesure d'y suivre au moins cinq trames distinctes : ce qu'on pourrait appeler l'histoire urbaine du taxi et de sa contribution au fonctionnement de la ville comme écosystème ; l'histoire institutionnelle de ce secteur de l'économie, avec ses regroupements, ses associations et ses structures changeantes ; son histoire politique et économique, avec ses problèmes récurrents et les efforts qui sont faits (et défaits) pour leur trouver une solution ; l'histoire du taxi comme métier, avec un examen détaillé des outils et des stratégies à la disposition des chauffeurs d'une époque à l'autre ; enfin, une histoire sociale et culturelle des chauffeurs, portant à la fois sur la composition et les caractéristiques de ce groupe, mais aussi sur leur manière d'appréhender et d'exercer leur métier.

Les dix chapitres de l'ouvrage couvrent un peu plus d'un siècle et chacun met l'accent sur différents aspects de l'histoire complexe de l'industrie du taxi. Dans une section, Warren examine par exemple l'utilisation et le fonctionnement du taximètre — l'appareil qui distingue et donne son nom au taxi —, alors que dans une autre il propose une réflexion presque anthropologique sur la sous-culture qui prend forme au sein de la communauté des chauffeurs, sans parler des pages consacrées aux efforts déployés par les acteurs politiques, surtout aux paliers municipal et provincial, pour mieux comprendre l'univers du taxi et l'encadrer à travers différents règlements et diverses lois. Cette grande variété de sujets repose sur une variété aussi grande de sources. L'auteur met ainsi à contribution les journaux, la législation

relative à l'industrie, les enquêtes des différentes commissions mises sur pied pour l'ausculter et trouver des pistes de solution aux problèmes qui l'accablent, divers témoignages laissés derrière par des chauffeurs (incluant une pièce de théâtre), une vingtaine d'entrevues menées avec des chauffeuses et chauffeurs, ainsi que des études datant de différentes époques et de villes distinctes permettant de bien situer le cas montréalais à l'échelle du Canada, et plus largement, à l'échelle nord-américaine.

Le portrait de l'histoire du taxi à Montréal qui se dégage de cet ensemble est parfois un peu déprimant, mais toujours extrêmement intéressant. L'ouvrage se penche d'abord sur l'introduction visiblement très attendue par les journalistes du taxi à Montréal en 1910, introduction que l'on conçoit comme un signe de modernité et de progrès pour la métropole. La première grande entreprise de taxi montréalaise, la Yellow Cab Company, s'impose rapidement à une époque où ce moyen de transport est d'abord associé aux classes aisées. Malgré la présence de chauffeurs indépendants, il devient d'ailleurs rapidement évident qu'une certaine consolidation du secteur est nécessaire pour financer et rentabiliser certaines des infrastructures nécessaires à son fonctionnement : garages, réseau téléphonique, concessions privées près de sites stratégiques comme les grands hôtels et les gares. Cela dit, malgré l'origine relativement privilégiée des premiers chauffeurs, Warren met en relief la dégradation rapide des conditions de travail durant l'entre-deux-guerres et décrit une main-d'œuvre qui se compose progressivement de nouveaux arrivants dans la ville. La multiplication des voitures mène à une baisse des revenus par chauffeur et lorsque la crise économique des années 1930 frappe, la table est en quelque sorte mise pour les décennies qui vont suivre. Ce secteur restera caractérisé par la précarité de la situation des chauffeurs, par une rentabilité toujours fragile qui dépend notamment d'un certain contrôle de différentes variables plus structurelles, comme le nombre de permis en circulation. Cette variable échappe largement aux chauffeurs, une main-d'œuvre qui tient à son indépendance, mais qui a rarement choisi ce métier.

Pendant la crise et la guerre, Warren décrit et analyse les « guerres du taxi » qui découlent de ces difficultés et mènent à la montée et à l'hégémonie de la Diamond Taxicab, mais aussi à de brèves grèves qui démontrent qu'il est difficile, voire impossible, de mobiliser de manière durable et efficace ce milieu de travail fragmenté. La Seconde Guerre mondiale favorise l'émergence d'un certain statu quo favorable aux chauffeurs, mais cet « âge d'or » est de très courte durée et la seconde moitié du XX^e siècle correspond plutôt à une dégringolade de l'industrie du taxi. Dans les années 1950, on assiste à la disparition graduelle des derniers marqueurs qui l'associaient à une clientèle bien nantie, à un service de luxe. Durant cette décennie, on aura plutôt tendance à associer les chauffeurs aux milieux interlopes. D'ailleurs, la vente de permis entre chauffeurs prend rapidement la forme d'un véritable commerce illicite. Les gouvernements municipaux et provinciaux qui se succèdent veulent tous « faire quelque chose » pour l'industrie du taxi, mais tablettent les rapports produits à cette fin, des rapports qu'exploite bien Warren pour expliquer quels sont les dilemmes auxquels sont confrontés à la fois les

acteurs politiques, mais aussi ceux de l'industrie du taxi, qu'ils soient propriétaires d'entreprises ou chauffeurs indépendants.

De plus en plus isolés les uns des autres et méfiants face aux autorités, les chauffeurs canaliseront une partie de leur mécontentement dans le Mouvement de libération du taxi (MLT) à la fin des années 1960. Leur frustration croissante, la radicalisation de leurs positions et de leurs moyens d'action sont mis en lumière par l'affrontement violent qui les oppose à la compagnie Murray Hill. C'est dans le sillage de cet affrontement que le gouvernement québécois tâche, comme l'explique Warren, de « provincialiser l'anarchie » dans les années 1970, avec un succès très relatif. Au cours des dernières décennies du XX^e siècle, le déclin de cette industrie se poursuit, nourrissant des tensions qui prennent différentes formes, particulièrement le racisme des propriétaires d'entreprises, des chauffeurs et d'une bonne partie de la clientèle vis-à-vis de l'augmentation rapide de la proportion de chauffeurs issus des minorités visibles, et notamment de la communauté haïtienne. À la toute fin du XX^e siècle, des efforts sont faits pour revenir à une certaine professionnalisation du secteur, mais, à l'aube du XXI^e siècle, la « restructuration néolibérale » marquée par l'émergence d'UberX renvoie brutalement le monde du taxi à la précarité qui a marqué la plus grande partie de son histoire.

On l'aura compris, le portrait de l'industrie du taxi à Montréal que propose Warren est plutôt sombre, mais le principal objectif de l'ouvrage est justement de la doter d'une meilleure mémoire afin de l'aider à mieux comprendre les racines des problèmes récurrents auxquels elle est confrontée et, il faut l'espérer, l'aider à identifier des pistes de solutions qui pourront lui donner une certaine pérennité à l'ère de l'ubérisation de secteurs entiers de l'économie. Comme le démontre bien cet ouvrage, l'étude de l'industrie du taxi constitue « un formidable révélateur de société » (p. 7).

Harold Bérubé
Université de Sherbrooke

CARAYON, Céline – *Eloquence Embodied: Nonverbal Communication among French and Indigenous Peoples in the Americas*. Williamsburg et Chapel Hill, Omohundro Institute of Early American History and Culture, University of North Carolina Press, 2019, 472 p.

Quelle part les techniques corporelles d'éloquence et la communication non verbale — faite de signes, de gestes, d'attitudes et de mouvements du corps — ont-elles joué dans l'interaction coloniale entre Amérindiens et Européens? Le livre de Céline Carayon, professeure adjointe à l'Université Salisbury en Virginie, explore cette question très originale en prenant pour objet les implantations françaises en Amérique, du littoral brésilien à la Nouvelle-France en passant par les Antilles et la Floride, entre le XVI^e et le XVIII^e siècle. Le propos est dense, les cadres géographiques et culturels convoqués amples. Un appareil de notes souvent