



MUSÉE McCORD MUSEUM

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT À MONTRÉAL, 1820–1918

par Wayne Timbers

avec la collaboration de Brian Young

LE 7 MARS 2002

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
I. LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES LIÉES AU TRANSPORT.....	1
<i>La machine à vapeur</i>	<i>1</i>
<i>L'utilisation industrielle du fer.....</i>	<i>2</i>
II. MONTRÉAL, UNE MÉTROPOLE AU CŒUR DU RÉSEAU PANCANADIEN DU TRANSPORT DES MARCHANDISES.....	2
A. LE CANAL DE LACHINE.....	3
<i>Les besoins commerciaux.....</i>	<i>3</i>
<i>La réalisation du canal.....</i>	<i>3</i>
<i>L'impact industriel et urbain.....</i>	<i>4</i>
B. LE BATEAU À VAPEUR	5
<i>Le commerce régional.....</i>	<i>5</i>
<i>Le commerce international.....</i>	<i>5</i>
C. LE CHEMIN DE FER	6
<i>Les débuts.....</i>	<i>6</i>
<i>Le Grand Tronc.....</i>	<i>7</i>
<i>Le pont Victoria.....</i>	<i>8</i>
<i>D'un océan à l'autre</i>	<i>9</i>
<i>Conclusion.....</i>	<i>9</i>
III. LE TRANSPORT À MONTRÉAL	10
A. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES À MONTRÉAL.....	11
B. LE TRANSPORT DES VOYAGEURS À MONTRÉAL.....	12
<i>Le transport en commun.....</i>	<i>13</i>
<i>L'électrification du tramway.....</i>	<i>13</i>
<i>Les services de transport, un monopole privé</i>	<i>15</i>
<i>L'expansion urbaine.....</i>	<i>17</i>
CONCLUSION	18
BIBLIOGRAPHIE	19

Introduction

Cette brève synthèse explique comment l'évolution du transport et l'industrialisation ont influencé la vie des Montréalais entre 1820 et 1918. Elle a pour but d'aider l'enseignant à encadrer, sur le plan historique, le travail de l'élève qui choisira le projet Reporter Expert. Rappelons que ce projet l'incite à cerner l'impact des innovations technologiques sur les moyens de transport et la vie à Montréal en se mettant dans la peau d'un journaliste en 1893. Le texte qui suit situe dans un contexte historique élargi l'information que l'élève pourra trouver en visitant l'exposition virtuelle *Deux quotidiens se rencontrent*, ou en consultant la collection numérisée du musée et les autres sources d'information mises à sa disposition.

Pour faciliter la compréhension, le texte est divisé en trois parties. La première rappelle l'impact des innovations technologiques sur le développement des transports pendant la période allant de 1820 à 1918. La deuxième partie étudie le développement de Montréal dans le contexte du réseau pancanadien de transport des marchandises. La troisième partie aborde deux questions : d'abord celle du développement industriel qu'a connu Montréal grâce à l'amélioration du réseau pancanadien des transports, puis celle du transport des marchandises et des gens appelés à se déplacer à l'intérieur de la ville.

I. Les innovations technologiques liées au transport

La machine à vapeur

Plus que toute autre technologie, c'est la machine à vapeur qui permet l'avènement de la révolution industrielle. Elle est d'abord développée par l'Anglais Thomas Newcomen (1663–1729), en 1704, mais c'est toutefois l'Écossais James Watt (1736–1819) qui, en y apportant de multiples améliorations, permettra qu'elle soit utilisée dans l'industrie. On emploie surtout le charbon comme source d'énergie pour chauffer les bassins d'eau qui produisent la vapeur. Celle-ci est utilisée comme force motrice : elle sert notamment aux déplacements maritimes et ferroviaires, et permet d'actionner divers équipements industriels. Avant l'ère de l'électricité, la machine à vapeur rend donc possible la production de masse.

L'utilisation industrielle du fer

Le développement de deux matériaux de construction, le fer forgé à la fin du XVIII^e siècle et l'acier à la fin des années 1850, permet à l'industrie de développer de nouvelles technologies dans le domaine du transport. Ainsi, la locomotive et le bateau à vapeur voient le jour dans la première moitié du XIX^e siècle. La première ligne ferroviaire au monde est construite par l'ingénieur anglais George Stephenson (1781–1848). En 1825, elle relie les villes de Liverpool et de Manchester en Angleterre. En 1838, le *Great Western* est le premier bateau à vapeur à traverser l'Atlantique. Le voyage, qui prend 14 jours, annonce une ère nouvelle dans l'histoire du transport transatlantique.

L'énergie humaine et animale sont donc progressivement remplacées par de nouvelles formes d'énergies motrices comme la vapeur, puis l'électricité.

II. Montréal, une métropole au cœur du réseau pancanadien du transport des marchandises

Au cours du XIX^e siècle, la société canadienne vit de nombreux changements. L'industrialisation et le développement du capitalisme sont à la base de ces transformations profondes qui influenceront toutes les sphères de la vie des Canadiens. Et c'est précisément à Montréal que ces mutations de l'ère industrielle moderne se font le plus sentir : l'urbanisation, la diversification ethnique de la population (voir tableau 1), l'émergence de la bourgeoisie et l'augmentation de la population ouvrière marqueront l'histoire de Montréal au XIX^e et au début du XX^e siècle. Un élément crucial au développement de l'économie montréalaise et canadienne est la création d'un réseau de transport maritime et ferroviaire qui permet de rejoindre tous les marchés du pays et qui donne également un accès à ceux d'outre-mer¹. Par ailleurs, la relation qu'entretient Montréal avec la Grande-Bretagne influence aussi son développement économique – la ville peut profiter du réseau commercial de l'Empire britannique – et la différencie des villes américaines. Toutefois, si au début du XIX^e siècle, Montréal est une ville coloniale, avant la fin du siècle, elle se sera transformée en une métropole moderne. Cette transformation est due en grande partie à l'établissement d'un système de transport qui traverse la ville et la relie à d'autres grands centres.

¹ Gerald J.J. Tulchinsky, 1977, *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-53*, Toronto, p. xi.

TABLEAU 1
RÉPARTITION DES GROUPES ETHNIQUES À MONTRÉAL, 1871–1901
(en pourcentage)

Origine ethnique	1871		1881		1901	
	Ville	Île	Ville	Île	Ville	Île
Française	53,0	60,3	56,1	62,7	60,9	63,9
Britannique ²	45,0	38,1	41,4	35,2	33,7	31,6
Allemande	1,2	1,0	1,0	0,8	0,9	0,8
Juive	-	-	0,2	0,2	2,5	1,9
Italienne	0,2	0,1	0,2	0,2	0,6	0,6
Autre	0,6	0,5	1,1	1,0	1,4	1,2

Nota : le recensement de 1891 ne donne aucune information sur l'origine ethnique.

Source : Recensements du Canada.

Tableau extrait de : Linteau, Paul-André. 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal, p. 45.

A. Le canal de Lachine

Les besoins commerciaux

Tout au long de l'histoire de la ville, l'axe du Saint-Laurent et des Grands Lacs joue un rôle central dans le développement de Montréal³. L'explosion démographique et l'essor économique de l'Ouest du Canada provoquent une forte demande pour des biens de toutes sortes. Le Bas comme le Haut-Canada peuvent donc bénéficier de la création d'une voie maritime⁴ : d'une part, les marchands et les industriels montréalais peuvent vendre les produits qu'ils fabriquent et qu'ils importent⁵ et, d'autre part, les commerçants du Haut-Canada peuvent faire acheminer par la métropole les matières premières, comme les céréales et le bois, qu'ils exportent en Angleterre.

La réalisation du canal

Afin de favoriser ces échanges, les commerçants de Montréal mettent de l'avant le projet du canal de Lachine qui permet de contourner les rapides du même nom et ouvre les voies navigables intérieures aux navires océaniques. Au début des années 1820, des

² Les Irlandais sont comptés dans cette catégorie.

³ Tulchinsky, *The River Barons*, p. 6.

⁴ Tulchinsky, *The River Barons*, p. 4.

⁵ Voir l'artefact du musée : plat de la Jefferson Glass Co., M997.45.7.

entrepreneurs montréalais⁶ recueillent les fonds nécessaires à la réalisation du canal, qui est complété en 1825. Divers travaux de modernisation sont entrepris en 1836, 1837, 1844 et 1875⁷ de façon à permettre le passage de plus gros navires, y compris des bateaux à vapeur⁸. En 1875⁹, le canal mesure presque 14 kilomètres et atteint un peu plus de quatre mètres de profondeur. Sa construction et sa modernisation ont nécessité la collaboration de centaines d'ouvriers qui ont souvent travaillé dans des conditions difficiles¹⁰. Le canal de Lachine fait partie d'un système de canaux complété en 1834 qui relie Montréal au lac Érié¹¹. Ce système, qui rejoint aussi les marchés de l'ouest américain, rivalise avec le canal Érié (construit en 1825 et reliant New York à Buffalo)¹². Ceci est un atout important pour Montréal qui, sur le plan économique, fait concurrence à New York et à Boston, deux villes en expansion qui desservent des plus grands bassins de population. Les investissements des commerçants montréalais portent leurs fruits; à partir des années 1830 et jusqu'à la fin des années 1860, l'achalandage du canal de Lachine ne cesse d'augmenter¹³.

L'impact industriel et urbain

La réalisation du canal de Lachine provoque également un essor industriel graduel le long de ses rives, au sud-ouest de Montréal. En effet, les usines qui s'installent dans le secteur ont un accès plus facile au réseau de transport maritime canadien et peuvent profiter des nombreux petits ports qui, le long du canal, servent de zones de chargement et de déchargement. Ainsi, même avant l'utilisation de la vapeur comme source d'énergie, les usines bénéficient du pouvoir hydraulique que leur fournit le canal. Progressivement, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, de plus en plus de gens travaillent dans ces usines, et le quartier ouvrier de Sainte-Anne, de même que la banlieue de Saint-Henri se développent. Ces quartiers sont

⁶ Le groupe d'entrepreneurs se nomme The Commission of Lachine Canal Proprietors (Société des propriétaires du canal de Lachine) et comprend John Richardson (1754–1831), John Molson (1763–1836), Thomas McCord (1750–1824) et Joseph Perrault (1753–1844). Voir : Kathleen Lord, 2000, « Days and Nights : Class, Gender and Society on Notre-Dame Street in Saint-Henri, 1875-1905 », thèse de doctorat, Montréal, Université McGill, p. 45.

⁷ Voir l'artefact du musée : *Le canal Lachine*, peinture de James Duncan, M984-273.

⁸ Jean-Claude Marsan, 1994, *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, Montréal, (3e éd.), p. 163.

⁹ Marsan, *Montréal en évolution*, p. 164.

¹⁰ À ce sujet, voir : Raymond Boily, 1980, *Les Irlandais et le canal de Lachine. La grève de 1843*, Montréal.

¹¹ Jean Hamelin et Yves Roby, 1971, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, p. 104.

¹² G.P. de T. Glazebrook, 1938, *A History of Transportation in Canada*, Toronto, p. 78-79.

¹³ Tulchinsky, *The River Barons*, p. 35.

multiethniques; les Canadiens français, les immigrants irlandais (catholiques et protestants), les Écossais et les Anglais s'y mêlent tout en gardant leur culture respective. La présence de plusieurs ethnies dans le quartier Sainte-Anne se reflète aussi dans l'architecture, puisque l'on y bâtit des églises de diverses congrégations religieuses. Peu à peu, dans toute la ville, une culture ouvrière proprement montréalaise se développe¹⁴.

B. Le bateau à vapeur

Le commerce régional

Parallèlement au développement du canal de Lachine, l'arrivée, en 1809, des bateaux à vapeur sur le Saint-Laurent¹⁵ provoque une véritable révolution dans le transport maritime des marchandises et des personnes, et contribue au développement du commerce montréalais¹⁶. Quelques compagnies de navigation¹⁷ assurent une liaison entre Montréal et Toronto. Toutefois, la navigation entre Montréal et Québec¹⁸ et sur le Richelieu est assurée principalement par la Compagnie du Richelieu¹⁹. D'abord une petite entreprise locale, cette compagnie possède une flotte de voiliers et quelques bateaux à vapeur. En 1851, la compagnie installe ses bureaux à Montréal et délaisse le commerce régional du Richelieu, devenu moins lucratif, pour concentrer ses activités exclusivement sur le Saint-Laurent²⁰. Ce transfert vers Montréal illustre bien la prédominance économique de la ville²¹.

Le commerce international

Du côté du commerce international, toutefois, la conversion aux bateaux à vapeur se fait lentement à Montréal dans les années 1830 et 1840. Cela s'explique de diverses façons. D'abord, Montréal est en concurrence avec certains ports des États-Unis, ceux de New York et de Boston notamment qui, ouverts à l'année, jouissent d'un achalandage international plus volumineux. (Rappelons que le port de Montréal, à cause des glaces, doit fermer pendant les

¹⁴ Peter De Lottinville, 1981-1982, « Joe Beef of Montreal: Working Class Culture and the Tavern, 1869-1889 », *Labour/Le travail*, vol. 8, n° 9 (automne-printemps), p. 9-40.

¹⁵ En 1809, *L'Accommodation* est le premier bateau à vapeur entièrement construit à Montréal qui traverse le Saint-Laurent. Voir : Victoria A. Baker et Diana Dutton, 1982, *De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal*, Saint-Lambert.

¹⁶ Tulchinsky, *The River Barons*, p. 103.

¹⁷ Voir l'artefact du musée : modèle réduit de bateau, M19000.

¹⁸ Voir l'artefact du musée : photo du *S.S. Canada*, Cap-à-l'Aigle, View-3189.

¹⁹ Gerald Tulchinsky, 1973, « Une entreprise maritime canadienne-française, la Compagnie du Richelieu, 1845-1854 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol 26, n° 4 (mars), p. 559.

²⁰ Tulchinsky, « Une entreprise maritime », p. 574.

mois d'hiver.) Il y a aussi le port de Halifax qui, dès 1840, bénéficie d'un circuit régulier avec Liverpool, assuré par la Cunard Line²². Un service régulier de vapeurs entre Montréal et l'Angleterre ne sera mis en service qu'en 1853. Montréal est aussi aux prises avec un autre problème : le fleuve Saint-Laurent et le lac Saint-Pierre ne sont pas assez profonds pour accueillir la plupart des vapeurs et plusieurs grands voiliers²³. À maintes reprises, entre 1850 et 1870, on effectue donc des travaux de dragage du fleuve et du lac, qui passent ainsi de six à huit mètres de profondeur. Au milieu des années 1850, c'est le bateau à vapeur qui y est le plus utilisé²⁴. En 1852, Hugh Allan (1810–1882) arrive à persuader plusieurs entrepreneurs de se joindre à lui pour former la Montreal Ocean Steamship Co. En deux ans seulement, l'entreprise devient un chef de file du transport transatlantique entre Montréal et les ports britanniques²⁵.

Au cours des années 1860, les vapeurs²⁶ sont de plus en plus utilisés et en viennent, vers le tournant du siècle, à remplacer complètement les voiliers dans le transport du fret. En 1861, 40 vapeurs océaniques remontent le fleuve de Québec à Montréal; en 1869, il y en a 117²⁷. En 1870, le vapeur assure 42,2 % du tonnage total et, en 1896, 99 %²⁸.

C. Le chemin de fer

Les débuts

Plus que tout autre moyen de transport de l'époque, c'est le chemin de fer qui permet aux industries et aux commerces de Montréal de se développer et de rejoindre un plus grand nombre de marchés au Canada²⁹. Le chemin de fer crée même de nouveaux marchés en ouvrant l'Ouest canadien à la colonisation. La première ligne ferroviaire au Canada, la Champlain and St. Lawrence, est complétée au sud-est de Montréal en 1836. Elle relie La Prairie à Saint-Jean-sur-Richelieu³⁰. Dans les années qui suivent, les lignes de chemin de fer se multiplient et sont à la source d'une grande croissance économique.

²¹ Tulchinsky, « Une entreprise maritime », p. 574.

²² Tulchinsky, *the River Barons*, p. 88.

²³ Tulchinsky, *The River Barons*, p. 88.

²⁴ Marsan, *Montréal en évolution*, p. 164.

²⁵ Brian Young et Gerald J.J. Tulchinsky, 1982, « Hugh Allan », *Dictionary of Canadian Biography, vol XI*, Toronto et Québec, p. 5-15.; et Tulchinsky, *The River Barons*, p. 103.

²⁶ Voir l'artefact du musée : modèle réduit du S.S. *Québec*, M989.146.1.

²⁷ Pierre Brouillard, 1976, « Le développement du port de Montréal 1850-1896 », *Mémoire de maîtrise*, Montréal, Université du Québec à Montréal, p. 14.

²⁸ Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, p. 20.

²⁹ Marsan, *Montréal en évolution*, p. 165.

³⁰ Craig Brown, (dir.), 1990, *Histoire générale du Canada*, Montréal, p. 340.

Le Grand Tronc

Jusqu'aux années 1850, les lignes de chemin de fer sont généralement modestes, peu étendues et contrôlées par diverses compagnies³¹. Plusieurs lignes ferroviaires suivent les cours d'eau, ce qui permet de contourner des rapides et de soutenir le commerce maritime. Parmi les sociétés ferroviaires, la Compagnie du Saint-Laurent et de l'Atlantique se démarque par ses projets d'expansion ambitieux. En 1844, des promoteurs du chemin de fer de l'État du Maine dévoilent un projet de construction qui assurerait à Montréal un accès à l'Atlantique pendant toute l'année via la ville américaine de Portland. De nombreux marchands montréalais sont vivement intéressés au projet. L'année suivante, on entreprend la construction de trois lignes; la principale doit relier Longueuil, sur la rive sud de Montréal, à la frontière américaine, là où la deuxième ligne, celle de Portland, la rencontre; la troisième ligne assure la liaison entre Richmond et Lévis, en face de Québec (voir illustration 1)³². En 1853, on complète la ligne Longueuil-Portland puis, l'année suivante, celle reliant Richmond et Lévis. Grâce à cette nouvelle liaison entre la rive sud de Montréal et Portland, les entrepreneurs montréalais n'ont plus à se soucier de l'emprise des glaces sur le fleuve. Dès le début des années 1850, les occasions d'affaires prennent donc un essor important pour les marchands et les industriels de Montréal.

La compagnie du Grand Tronc est incorporée en 1852. C'est cette société qui dominera le transport ferroviaire jusqu'à la création du Canadian Pacific Railway dans les années 1880. Financée largement par des capitaux britanniques, la compagnie du Grand Tronc entreprend la construction de deux lignes de chemin de fer : la première longe le Saint-Laurent et le lac Ontario, et relie Montréal et Toronto (elle est terminée en 1856); l'autre relie Toronto à Sarnia (elle est complétée en 1859)³³. En 1853, le Grand Tronc acquiert cinq compagnies de chemin de fer dont celle du Saint-Laurent et de l'Atlantique³⁴.

³¹ Stanley Triggs et al., 1992, *Le Pont Victoria. Un lien vital/ Victoria Bridge: The Vital Link*, Montréal, p. 24.

³² Triggs et al., *Le Pont Victoria*, p. 28.

³³ Triggs et al., *Le Pont Victoria*, p. 30.

³⁴ Triggs et al., *Le Pont Victoria*, p. 30.

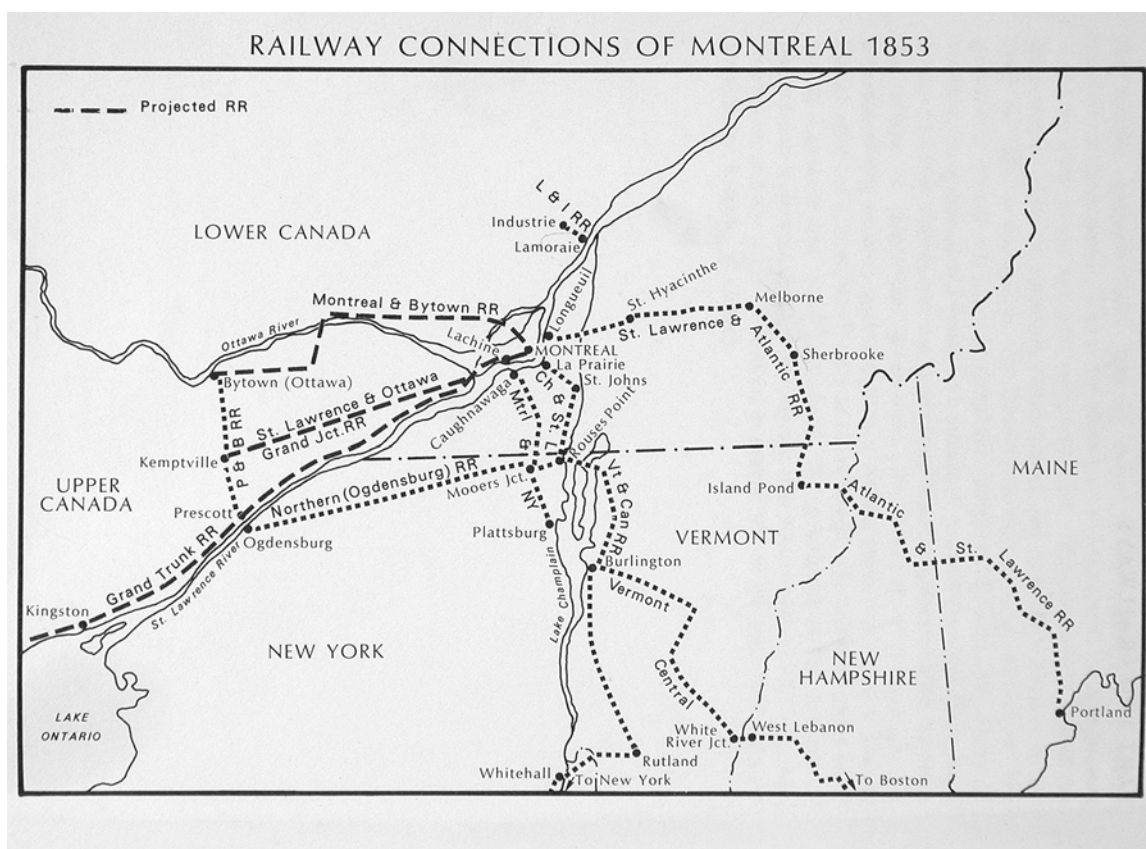


ILLUSTRATION 1

Réseau ferroviaire de Montréal en 1853

Illustration extraite de :

Tulchinsky, Gerald J.J. 1977. *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-53*. Toronto: University of Toronto Press, p. 53

Le pont Victoria

La construction à Montréal d'un pont sur le Saint-Laurent est essentielle à la réalisation des projets du Grand Tronc, qui veut offrir à l'année longue un débouché sur l'océan Atlantique, dans un port libre de glaces (celui de Portland dans le Maine). Entamée en 1854, la construction du pont Victoria renforce la place de Montréal au cœur du système canadien des transports³⁵. La construction du pont nécessite une force de travail de 3 040 ouvriers³⁶. Achevé en 1859, l'ouvrage de 2 010 mètres aura coûté 6 600 000 \$³⁷. Il constitue un véritable tour de

³⁵ Voir l'artefact du musée : estampe représentant le pont Victoria, M969.81.

³⁶ Triggs et al., *Le Pont Victoria*, p. 68.

³⁷ Triggs et al., *Le Pont Victoria*, p. 68.

force sur les plans technologique et architectural, et symbolise, en quelque sorte, l'apogée du fait britannique à Montréal; le pont confirme le sentiment victorien que le progrès est illimité³⁸.

D'un océan à l'autre

À partir de la fin des années 1840 et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le développement du chemin de fer coïncide avec le développement économique et politique du Canada, et joue même un rôle important dans la Confédération de 1867³⁹. Les capitalistes canadiens favorisent la Confédération car ils espèrent qu'elle leur permettra de profiter d'avantages économiques (comme l'absence de tarifs douaniers) semblables à ceux qui ont découlé de l'union douanière des pays allemands – le *Zollverein* – et de l'union américaine⁴⁰. On pense qu'unir les colonies de l'Amérique du Nord britannique ne peut qu'encourager le commerce et la libre circulation des biens, et faciliter la création de nouvelles lignes de chemin de fer. Cela s'avère car, après la Confédération, l'expansion du Canada vers l'Ouest nécessite effectivement la construction d'autres lignes de chemin de fer afin d'assurer une liaison transcontinentale. Une nouvelle compagnie, le Canadian Pacific Railway, incorporée en 1882, se développe et obtient du gouvernement le mandat de construire ce chemin de fer transcontinental. Celui-ci sera terminé en 1885, après bien des difficultés⁴¹. Par ailleurs, en 1876, la construction de l'*Intercolonial* relie Montréal aux provinces maritimes. La ville devient donc la plaque tournante de l'ensemble du réseau ferroviaire canadien; située au cœur même du réseau, la métropole en récolte les retombées économiques⁴².

Conclusion

Les révolutions technologiques dans le domaine des transports maritimes et terrestres, combinées à des facteurs comme la disponibilité des capitaux, la présence d'une main-d'œuvre abondante, l'abondance des ressources naturelles et l'établissement d'un pays centralisé, ont grandement contribué à l'industrialisation de Montréal dans la seconde moitié du XIX^e et au

³⁸ Voir l'artefact du musée : maquette de construction du pont Victoria [n°???

³⁹ Glazebrook, *A History of Transportation*, p. 195.

⁴⁰ Glazebrook, *A History of Transportation*, p. 195.

⁴¹ Nick Mika et Helma Mika, 1972, *Railways of Canada. A Pictorial History*, Montréal et Toronto, p. 100.

⁴² Marsan, *Montréal en évolution*, p. 167.

début du XX^e siècle. Située au cœur du système de transport canadien, Montréal jouit d'une croissance économique remarquable et contribue au développement du Canada.

Toutefois, la réalisation d'un système de chemin de fer étendu et complexe aura aussi des impacts sur les plans social et culturel. C'est en effet à ce moment que survient un phénomène important dans le développement de la société canadienne : l'arrivée au Canada de nouveaux groupes ethniques tels que les Ukrainiens, les Russes et les Scandinaves. Leur immigration dans l'Ouest canadien n'aurait pas été possible sans le développement du chemin de fer, qui donne aussi lieu à une migration interne à partir du Québec, et surtout de l'Ontario, vers les Prairies. Sur le plan culturel, comme l'écrit l'historien Gilles Lauzon :

grâce au rail, les tournées d'artistes internationaux devenaient plus faciles; les œuvres d'art, les journaux étrangers, les livres circulaient plus vite qu'auparavant. Clubs et associations savantes se multipliaient [...] Les distances n'étaient plus un obstacle; les nouveautés artistiques et culturelles se trouvaient à portée de la main⁴³.

Bref, en plus de provoquer, à Montréal, une croissance de la production industrielle, le chemin de fer est un agent de changement qui bouleverse le commerce, les communications – avec l'installation des fils de télégraphe et plus tard de téléphone le long des rails – et le peuplement du territoire.

III. Le transport à Montréal

Le développement industriel et financier de Montréal au XIX^e siècle transforme la ville en profondeur sur les plans géographique, démographique et social. Comme nous l'avons déjà souligné, le transport et la circulation des marchandises sont des facteurs centraux dans ce processus de croissance économique⁴⁴. L'établissement d'un réseau ferroviaire à travers le Canada crée de l'emploi à Montréal. En témoigne l'essor de la production manufacturière, qui double en 20 ans (voir tableau 2). D'abord, l'industrie lourde des métaux⁴⁵ est mise à profit pour la fabrication des rails, des moteurs, des clous, de la quincaillerie, des locomotives ainsi que des wagons⁴⁶. Le développement industriel de Montréal nécessite de plus en plus d'ouvriers qualifiés, comme les machinistes⁴⁷ alors que les usines ont également besoin de travailleurs

⁴³ Triggs et al., *Le Pont Victoria*, p. 114.

⁴⁴ Margaret Heap, 1977, « La grève des charretiers à Montréal, 1864 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol 31, n^o 3 (décembre), p. 371.

⁴⁵ Voir l'artefact du musée : estampe représentant la fonderie et l'atelier de moulage de MM. Clendinning, M979.87.5024.

⁴⁶ Paul-André Linteau, *Brève histoire de Montréal*, Montréal, p. 82.

⁴⁷ Linteau, *Brève histoire*, p. 82.

non qualifiés⁴⁸. La masse des travailleurs s'entasse dans des quartiers insalubres situés à proximité des usines, tandis que les ménages bourgeois s'installent à distance des quartiers industriels en raison d'un climat rendu propice à la propagation de maladies telles que le choléra, la rougeole et la tuberculose⁴⁹.

TABLEAU 2

L'ESSOR DE LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE À MONTRÉAL, 1870–1890

Année	Nbre de manufactures	Nbre d'employés	Valeur de la production
1870	1095	21 187	32 731 966\$
1890	1907	42 268	77 051 977\$

Linteau, Paul-André. 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal, p. 25-29.

A. Le transport des marchandises à Montréal

Au XIX^e et au XX^e siècle, « le voiturage joue un rôle fondamental dans l'économie de Montréal⁵⁰ ». Comme de plus en plus de marchandises transitent par Montréal chaque année, il devient nécessaire de les transporter à l'intérieur même de la ville : des quais et du canal vers les usines ou le centre-ville, d'une usine à un entrepôt ou encore d'un entrepôt vers le marché ou la gare⁵¹. Les travailleurs du transport – charretiers, ouvriers du chemin de fer et débardeurs⁵² – jouent, au quotidien, un rôle essentiel dans la manutention et le transport des biens. La plupart du temps, ces tâches sont accomplies par des individus, plutôt que par des compagnies de service⁵³. Il s'agit d'emplois saisonniers exigeants qui ne demandent que peu de qualifications.

Les innovations technologiques transforment peu à peu le transport des marchandises dans la ville⁵⁴ et affectent l'industrie montréalaise du voiturage. D'une part, l'avènement du

⁴⁸ Bettina Bradbury, 1995, *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*, Montréal, p. 47-49.

⁴⁹ Jacques Bernier, 1989, *La médecine au Québec. Naissance et évolution d'une profession*, Québec, p. 132.

⁵⁰ Heap, « La grève », p. 372.

⁵¹ Heap, « La grève », p. 372.

⁵² Voir l'artefact du musée : estampe représentant la grève des journaliers du port de Montréal, M979.87.5000.

⁵³ Heap, « La grève », p. 372.

⁵⁴ Heap, « La grève », p. 373.

canal de Lachine, puis celui du chemin de fer diminue en partie le territoire desservi par les charretiers mais, d'autre part, l'amélioration du système pancanadien du transport et l'augmentation du volume du commerce leur offrent de nouvelles possibilités de travail⁵⁵. De façon générale, le développement du chemin de fer dans les années 1840 permet d'acheminer les marchandises beaucoup plus rapidement et plus efficacement à de nombreux points de la ville⁵⁶. Les charretiers s'adaptent à ces changements et en viennent à occuper des emplois de cheminots et, plus tard, de camionneurs⁵⁷. Après la Première Guerre mondiale, en effet, les camions seront de plus en plus utilisés pour le transport des marchandises à l'intérieur de la ville.

B. Le transport des voyageurs à Montréal

Le transport des gens appelés à se déplacer dans la ville se modifie lui aussi avec l'introduction de nouvelles technologies. Le coût relié au transport est un facteur déterminant pour les Montréalais. Alors qu'un bourgeois peut s'offrir le luxe de voyager seul ou se permettre d'emprunter les transports en commun, les ouvriers, eux, ne le peuvent pas toujours. Jusqu'aux années 1890, la grande majorité des ouvriers demeurent à proximité de leur lieu de travail, c'est donc à pied qu'ils s'y rendent⁵⁸. Ceci est particulièrement vrai pour les résidents d'un quartier populaire comme Sainte-Anne, situé en bordure de la raffinerie de sucre Redpath, de la minoterie Ogilvie et des ateliers du Grand Tronc.

Par opposition, les bourgeois, désireux d'isoler leur famille des réalités industrielles de Montréal, quittent progressivement le centre-ville⁵⁹ pour s'établir sur les flancs du mont Royal. Ils s'installent d'abord dans le mille carré doré puis, vers la fin du siècle, dans les banlieues de Westmount et d'Outremont. Cette migration modifie la carte de la région montréalaise. La bourgeoisie peut compter sur des moyens de transport privés comme la carriole en été et le traîneau en hiver⁶⁰, et plus tard sur l'automobile, qui fait son apparition à Montréal au début du

⁵⁵ Heap, « La grève », p. 373.

⁵⁶ Par exemple, l'acheminement des marchandises du canal de Lachine au centre-ville ne nécessite que 20 minutes au lieu de deux heures par traction animale. Voir : Lord, *Days and Nights*, p. 50 et 172.

⁵⁷ Heap, « La grève », p. 394.

⁵⁸ Voir l'artefact du musée : crampons, M18169.1-2.

⁵⁹ Voir l'artefact du musée : estampe de Krieghoff montrant la place d'Armes, M11910.

⁶⁰ Voir les artefacts du musée : traîneau, M21647; chapeau, gants et cape en peau d'ours, M976.90.1-4.

XX^e siècle. Précisons qu'avant l'ère de la chaîne de montage, l'automobile est si chère que seuls les ménages fortunés peuvent s'en procurer une⁶¹.

Le transport en commun

Se déplacer en ville devient plus facile avec l'introduction du tramway hippomobile (tiré par des chevaux) en 1861⁶². Premier mode de transport en commun, le tramway reste toutefois à la merci de la traction animale, qui est mise à l'épreuve par le relief accidenté de la ville et les rigueurs du climat. Afin de gravir les côtes, par exemple, on doit ajouter des chevaux et le temps d'attelage augmente la durée du trajet⁶³. En hiver, on ne roule plus sur les rails, qui sont couverts de neige et de glace, mais plutôt sur des patins fixés sous le tramway⁶⁴. Par ailleurs, le développement du réseau laisse à désirer. L'une des raisons invoquée est que la Montreal Street Railway accepterait des pots-de-vin des propriétaires immobiliers⁶⁵. Le territoire couvert est donc limité. Malgré tout, en 1888, plus de huit millions de voyageurs utilisent les tramways de la Montreal Street Railway, un nombre impressionnant si l'on considère que la population de la ville est de 182 695 habitants en 1891⁶⁶.

L'électrification du tramway

L'innovation qui, dans le domaine du transport, a le plus d'impact sur la vie des Montréalais au XIX^e siècle est l'électrification du réseau de tramways en 1892⁶⁷. Comme le souligne l'historien Paul-André Linteau,

le tramway devient ainsi un facteur important de l'expansion du territoire urbanisé. Les Montréalais peuvent installer leur résidence loin de leur lieu de travail, assurés qu'ils sont d'un transport quotidien rapide et efficace⁶⁸.

⁶¹ Notons aussi que la bicyclette, accessible à un plus grand nombre de gens, devient populaire à la fin du siècle même dans les quartiers ouvriers. À Saint-Henri, on adopte un règlement d'immatriculation des bicyclettes en 1897. Voir : Lord, *Days and Nights*, p. 188.

⁶² Linteau, Paul-André, René Durocher et Jean-Claude Robert, 1989, *Histoire du Québec contemporain, tome I. De la Confédération à la Crise (1867-1929)*, Montréal, p. 220. Pour un tramway hippomobile, voir l'artefact du musée : gravure de Walker, M930.50.7.523.

⁶³ John Irwin Cooper, 1969, *Montreal, A Brief History*, Montréal et Londres, p. 104.

⁶⁴ Voir les artefacts du musée : billet d'omnibus, M2001X.6.40; neige sur la rue Craig MP-1979.22.64-D1.

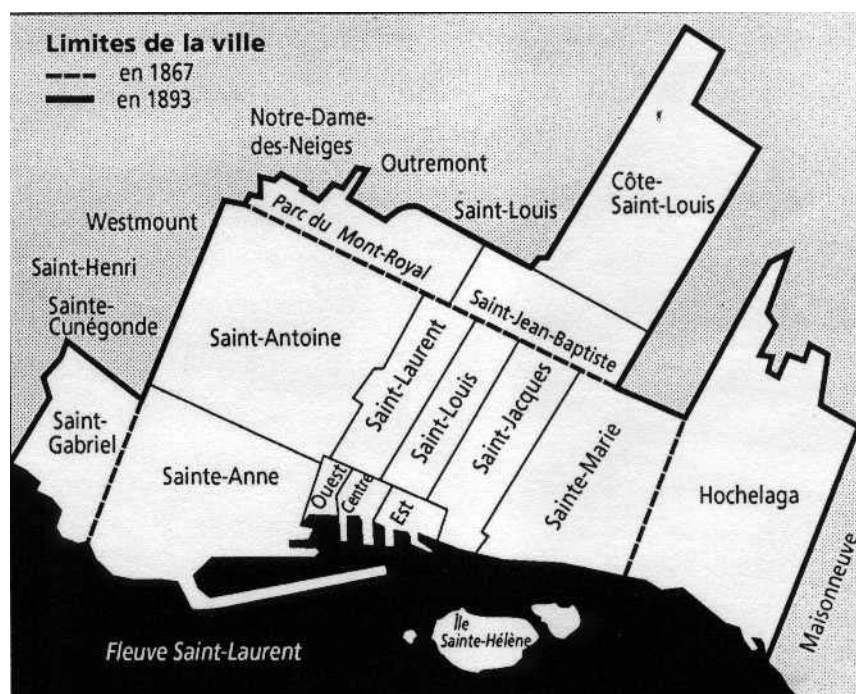
⁶⁵ Cooper, *Montreal*, p. 104.

⁶⁶ Cooper, *Montreal*, p. 104.

⁶⁷

⁶⁸ Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 132.

LE TERRITOIRE MONTRÉALAIS À LA FIN DU XIX^e SIÈCLE



Linteau, Paul-André. 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal, p.76.

FIGURE 1

L'électrification a donc pour conséquence que des quartiers tels que Sainte-Marie et Saint-Jacques, de même que de nouvelles banlieues industrielles comme Saint-Henri, à l'ouest, ou encore Hochelaga et Maisonneuve, à l'est, se développent rapidement⁶⁹. On note par exemple que la population triple dans les quartiers périphériques, alors que le centre-ville se dépeuple (voir tableau 3). Par ailleurs, la population des banlieues se multiplie par cinq, comme dans le cas dans Saint-Jean-Baptiste, ou devient dix fois plus grande, comme dans Hochelaga (voir tableau 4), ce qui provoque une hausse de la demande de services de transport⁷⁰. Alors qu'en 1892, la Montreal Street Railway utilise huit tramways électriques pour desservir la ville

⁶⁹ Voir l'artefact du musée : enseigne de tramway, M992.110.69.

⁷⁰ Paul-André Linteau, 1981, *Maisonneuve, comment des promoteurs fabriquent une ville*, Montréal, p. 123.

de Maisonneuve, en 1904, elle doit en utiliser 300⁷¹. Le prix modique du billet (il est de cinquante cents entre 1861 et 1910) et, après l'électrification, l'offre d'un taux réduit pendant les heures de pointe⁷² contribuent sans doute à l'attrait de ce moyen de transport pour la classe populaire. Les données recueillies par les historiens Christopher Armstrong et H.V. Nelles le confirment : en 1892, seulement 11 % des ouvriers de Montréal prenaient le tramway quotidiennement. En 1901, 41 % adoptent ce moyen de transport et, en 1911, 63,1 %⁷³. Les « petits chars » prédominent à Montréal jusqu'à la crise économique des années 1930⁷⁴, époque où l'on note une baisse de leur utilisation. Après la Seconde Guerre mondiale, l'autobus et, surtout, l'automobile (devenue beaucoup plus accessible) deviennent les moyens de transport privilégiés.

Mais le développement du transport à Montréal n'a pas que des conséquences économiques. Au tournant du siècle, le tramway électrique, par exemple, permet aux ouvriers de se rendre plus facilement dans les parcs publics de la ville où plusieurs activités sont organisées : pique-niques, concerts en plein air, sports, exposition, etc. L'électrification du circuit des tramways a donc aussi des effets bénéfiques sur la vie sociale et culturelle à Montréal.

Les services de transport, un monopole privé

De grands entrepreneurs détiennent le monopole sur le réseau des tramways à Montréal. Leur entreprise, la Montreal Street Railway devient en 1907 la Montreal Tramway Company à la suite d'une fusion avec des entreprises de transport des banlieues⁷⁵. L'entreprise exerce une grande influence sur l'évolution des transports dans la ville⁷⁶. Comme elle cherche à préserver son monopole, l'introduction de l'autobus dans le système de transport en commun montréalais est tardive⁷⁷. En fait, pendant les années 1910, la compagnie s'évertue à empêcher tout projet de circuit d'autobus présenté à la ville par des compagnies rivales⁷⁸. Toutefois, après avoir obtenu de la ville un nouveau contrat de service de tramways en 1918, la compagnie

⁷¹ Linteau, *Maisonneuve*, p. 126.

⁷² Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 170.

⁷³ Christopher Armstrong et H.V. Nelles, 1986, *Monopoly's Moment : The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Philadelphie, p. 136-150, cité dans Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 170.

⁷⁴ Voir l'artefact du musée : photographie du tramway, 529, rue Notre-Dame, Montréal, 1906 (MP-1986.53.6).

⁷⁵ Voir l'artefact du musée : modèle réduit d'un tramway, M992.110.110.

⁷⁶ Linteau, *Maisonneuve*, p. 123.

⁷⁷ Denis Veilleux, 1996, « Buses, Tramways, and Monopolies: The Introduction of Motor Vehicles into Montreal's Public Transport Network », *Michigan Historical Review*, vol. 22, n° 2 (automne), p. 104.

⁷⁸ Veilleux, « Buses, Tramways », p. 104-105.

TABLEAU 3
POPULATION DES ANCIENS QUARTIERS DE MONTRÉAL, 1861–1901

	1861	1871	1881	1891	1901
Total dans les quartiers de base (limites de 1792)	90 323	107 225	140 747	182 695	203 078
Montréal-Centre	6 750	5 264	4 635	5 119	4 110
Quartier Centre	1 424	1 110	827	675	1 094
Quartier Ouest	2 831	1 265	842	1 007	439
Quartier Est	2 495	2 889	2 966	3 437	2 577
Montréal-Ouest	44 288	55 670	68 606	85 513	91 377
Quartier Sainte-Anne	16 200	18 639	20 443	23 003	21 835
Quartier Saint-Antoine	15 190	23 925	33 834	44 626	47 653
Quartier Saint-Laurent	12 898	13 106	14 318	17 884	21 889
Montréal-Est	35 967	46 291	67 506	92 063	107 591
Quartier Saint-Jacques	13 104	17 680	25 398	32 393	40 041
Quartier Saint-Louis	12 667	14 916	19 375	24 924	26 919
Quartier Sainte-Marie	10 196	13 695	22 733	34 746	40 631
Institutions religieuses	3 318				

Source : Recensements du Canada.

Tableau extrait de : Linteau, Paul-André. 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal, p.76

TABLEAU 4
POPULATION DES PRINCIPALES MUNICIPALITÉS DE LA BANLIEUE DE MONTRÉAL 1871–1901

Municipalité	1871	1881	1891	1901
Saint-Gabriel		4 506	*9 986	*15 959
Sainte-Cunégonde		4 849	9 291	10 912
Saint-Henri		6 415	13 413	21 192
Saint-Jean-Baptiste	4 408	5 874	*15 423	*26 754
Saint-Louis		751	3 537	10 933
Côte Saint-Louis	2 215	1 571	2 972	*9 025
Hochelaga	1 061	4 111	*8 540	*12 914

* Annexée à Montréal.

Source : Recensements du Canada.

Tableau extrait de : Linteau, Paul-André. 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal, p.85

décide elle-même d'implanter graduellement un réseau d'autobus à Montréal. Des problèmes comme la congestion du centre-ville, l'augmentation des accidents avec des automobiles et les excès de vitesse ont hâté la décision⁷⁹.

Le cas du tramway n'est pas unique : le transport ferroviaire est aussi l'affaire de quelques capitalistes. Comme nous l'avons mentionné, dès les années 1850, le Grand Tronc acquiert d'autres lignes et son monopole ne sera sérieusement remis en question qu'à la création du Canadian Pacific Railway (CP) dans les années 1880. Le CP deviendra progressivement l'entreprise ferroviaire dominante au Canada. Ces entreprises cherchent à obtenir des contrats gouvernementaux comme le transport du courrier ou celui des immigrants vers l'Ouest. Il n'est donc pas surprenant qu'un monopole ait également existé dans le système des tramways montréalais. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, plusieurs monopoles privés montréalais et canadiens sont nationalisés et deviennent ainsi des monopoles publics.

L'expansion urbaine

La densification de la population ouvrière et l'électrification du tramway contribuent tous deux à transformer le paysage de la ville. Au tournant du XX^e siècle, Montréal s'étend et finit par englober des banlieues comme Maisonneuve⁸⁰. De plus, la vie des Montréalais se trouve modifiée par les transports. Il devient possible de s'installer loin du lieu de travail et plus facile de fréquenter les espaces récréatifs de la ville.

La position privilégiée de Montréal au centre du système canadien des transports lui assure le statut de métropole. Au XIX^e siècle et au début du XX^e, la ville devient le cœur industriel, financier et commercial du Canada.

⁷⁹ Veilleux, « Buses, Tramways », p. 103.

⁸⁰ Linteau, *Maisonneuve*, p. 123-124.

Conclusion

Les innovations technologiques du XIX^e siècle comme l'utilisation de la vapeur et la transformation des métaux (le fer puis l'acier), jumelées au développement du télégraphe et du téléphone, créent au Canada des conditions propices à l'essor des communications au XX^e siècle.

L'établissement de réseaux de transports maritimes et ferroviaires permet à Montréal de bénéficier de retombées économiques importantes qui seront essentielles à son développement. L'expansion industrielle qui en découle attire de nombreux travailleurs en ville. Toutefois, la plupart des ouvriers non qualifiés connaissent des conditions difficiles et ne gagnent qu'un salaire modeste.

L'augmentation de la population de Montréal rend nécessaire la création d'un système de transport en commun. Le tramway électrique contribue en grande partie à l'expansion territoriale et économique de la ville. Grâce à ce moyen de transport, les ouvriers peuvent adopter un lieu de résidence éloigné de leur lieu de travail. Le tramway leur permet aussi de se rendre plus facilement dans les parcs de Montréal où de plus en plus d'activités et de fêtes sont organisées par des associations de toutes sortes et par les multiples congrégations religieuses de la ville⁸¹.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, Montréal, jouissant d'un réseau de transport d'une importance stratégique pour les échanges économiques, consolide sa position en tant que métropole du Canada. Elle n'est donc plus une simple ville coloniale de l'Empire britannique. Le tissu urbain est modifié de façon importante, d'abord par le tramway électrique puis, au XX^e siècle, par les bouleversements qu'apporte l'automobile.

Le transport a toujours joué un rôle clé dans le développement de Montréal. L'essor industriel de la ville est dû en grande partie à l'implantation des réseaux de chemins de fer, la construction du pont, l'aménagement du port et des voies navigables. Toutefois, pendant la période qui suit la Seconde Guerre mondiale, Montréal perd son titre de métropole canadienne au détriment de Toronto. Non seulement cette dernière profite de la manutention par camions, elle bénéficie en outre de la nouvelle voie maritime du Saint-Laurent achevée en 1959, qui permet aux cargos transocéaniques d'atteindre le cœur de l'Amérique du Nord⁸².

⁸¹ À ce sujet voir : Yvan Lamonde et Raymond Montpetit, 1986, *Le parc Sohmer de Montréal, 1889-1919. Un lieu populaire de culture urbaine*, Québec.

⁸² Brown, *Histoire générale*, p. 577.

Bibliographie

Baker, Victoria A., et Diana Dutton. 1982. *De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal*. Saint-Lambert (Québec) : Musée Marsil, 70 p.

Bernier, Jacques. 1989. *La médecine au Québec. Naissance et évolution d'une profession*. Québec : Les Presses de l'Université Laval, 207 p.

Boily, Raymond. 1980. *Les Irlandais et le canal de Lachine. La grève de 1843*. Montréal : Leméac, 207 p.

Bradbury, Bettina. 1995. *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*. Montréal : Boréal, 368 p.

Brouillard, Pierre. 1976. « Le développement du port de Montréal 1850–1896 ». Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 98 p.

Brown, Craig (dir.). 1990. *Histoire générale du Canada*. Montréal : Boréal, 694 p.

Cooper, John Irwin. 1969. *Montreal: A Brief History*. Montréal et Londres : McGill-Queen's University Press, 217 p.

De Lottinville, Peter. 1981–1982. « Joe Beef of Montreal: Working Class Culture and the Tavern, 1869–1889 ». *Labour/Le travail*, vol. 8, n° 9 (automne-printemps), p. 9–40.

Glazebrook, G.P. de T. 1938. *A History of Transportation in Canada*. Toronto : The Ryerson Press, 475 p.

Hamelin, Jean, et Yves Roby. 1971. *Histoire économique du Québec, 1851-1896*. Montréal : Fides, 436 p.

Heap, Margaret. 1977. « La grève des charretiers à Montréal, 1864 ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 3 (décembre), p. 371–395.

Lamonde Yvan, et Raymond Montpetit. 1986. *Le parc Sohmer de Montréal, 1889–1919. Un lieu populaire de culture urbaine*. Québec : Institut québécois de recherche sur la culture, 231 p.

Linteau, Paul-André. 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal, 613 p.

-----. 1992. *Brève histoire de Montréal*. Montréal : Boréal, 165 p.

-----, René Durocher et Jean-Claude Robert, 1989. *Histoire du Québec contemporain, tome I. De la Confédération à la Crise (1867–1929)*. Montréal : Boréal, 660 p.

-----. 1981. *Maisonneuve ou Comment des promoteurs fabriquent une ville*. Montréal : Boréal Express, 280 p.

Lord, Kathleen. 2000. « Days and Nights : Class, Gender and Society on Notre-Dame Street in Saint-Henri, 1875–1905 ». Thèse de doctorat, Montréal : Université McGill, 303 p.

Marsan, Jean-Claude. 1994. *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. 3^e éd. Montréal : Éditions du Méridien, 515 p.

Mika, Nick et Helma Mika. 1972. *Railways of Canada: A Pictorial History*. Montréal et Toronto : McGraw-Hill, 176 p.

Triggs, Stanley, Brian Young, Conrad Graham et Gilles Lauzon. 1992. *Le Pont Victoria. Un lien vital/Victoria Bridge: The Vital Link*. Montréal : Musée McCord d'histoire canadienne/McCord Museum of Canadian History, 127 p.

Tulchinsky, Gerald J.J. 1977. *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-53*. Toronto : University of Toronto Press, 310 p.

----. 1973. « Une entreprise maritime canadienne-française, la Compagnie du Richelieu, 1845-1854 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 26, n^o 4 (mars), p. 559–582.

Veilleux, Denis. 1996. « Buses, Tramways, and Monopolies: The Introduction of Motor Vehicles into Montreal's Public Transport Network ». *Michigan Historical Review*, vol. 22, no.2 (automne), p. 103-126.

Young, Brian J. et Tulchinsky, Gerald J.J. 1982. « Hugh Allan ». *Dictionary of Canadian Biography*. Volume XI. Toronto et Québec : University of Toronto Press et Les Presses de l'Université Laval, p. 5–15.