

## Montréal

Raoul Blanchard

Volume 18, numéro 1, 1950

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1103177ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1103177ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Blanchard, R. (1950). Montréal. *Assurances*, 18(1), 1-11.  
<https://doi.org/10.7202/1103177ar>

# Assurances

Revue trimestrielle consacrée à l'étude théorique et pratique  
de l'assurance au Canada

Autorisé comme envoi postal de la deuxième classe,  
Ministère des Postes, Ottawa.

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

1

Prix au Canada:

L'abonnement: \$1.50

Le numéro: .50 cents

Directeur: GÉRARD PARIZEAU

Administration

Ch. 21

84 ouest, rue Notre-Dame  
Montréal

---

18e année

MONTRÉAL, AVRIL 1950

No 1

---

## MONTRÉAL

par

RAOUL BLANCHARD

*Avant son départ, il y a quelques mois, le professeur Raoul Blanchard a prononcé cinq conférences sur Montréal, ses origines, les conditions physiques, son expansion, ses fonctions urbaines et sa population. Nous en reproduisons deux ici, en référant le lecteur à la Revue de Géographie qui en donnera la série entière.*

*Tout en remerciant le professeur Blanchard et la Revue de Géographie de nous avoir permis d'utiliser le texte, nous exprimons au professeur Blanchard notre regret de le voir quitter son enseignement à l'Université de Montréal.*

*Nous le remercions aussi de l'intérêt qu'il a porté à notre pays depuis de nombreuses années. Attiré par la province de Québec, il lui a consacré plusieurs ouvrages faits avec cette curiosité et cette conscience de chercheur et d'écrivain qui est*

*la caractéristique de son œuvre. Grâce à lui, les études géographiques se sont enrichies d'ouvrages très solides, très documentées, très fouillées sur l'ensemble de la province. Nous formons le vœu qu'il ne cesse de s'intéresser à notre pays, même si les circonstances ne lui permettent pas d'y revenir. — A.*



2

### I. — L'expansion

Eloignée du Far West, Montréal se retourne vers des régions plus proches, consacre d'abord tous ses soins à l'amélioration de la voie navigable qui en fait l'intermédiaire entre la mer et l'intérieur du continent. Elle y est d'ailleurs sollicitée par le développement de la nouvelle province d'Ontario, forte de 158,000 habitants dès 1825; Montréal est l'étape obligatoire du transit vers une riche contrée en rapide essor. Un flot considérable de voyageurs et de marchandises s'écoule par Montréal et par Lachine, à la montée comme à la descente. Mais ce puissant courant de trafic lutte, à l'amont comme à l'aval, sur des obstacles qu'il s'agit de surmonter.

Ce qui bridait le trafic à l'amont, sur le fleuve comme sur l'Ottawa, c'étaient les portages, et il y en avait beaucoup. On essaya de les doubler par des canaux. En 1779, puis en 1804 et 1815, on creusa le long des rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau de minces petits canaux admettant des bateaux de 3 pieds; le vrai progrès ne fut réalisé qu'en 1845 lorsque le vieux canal Beauharnois contourna ces obstacles. Sur l'Ottawa on s'est mis en 1819 aux canaux de Carillon et de Grenville. On s'en prit à cette date même, de 1821 à 1825, à un obstacle capital, le portage de Montréal: le canal de Lachine était ouvert, avec une profondeur de 5 pieds. Il rendit tant de services qu'il fut vite jugé insuffi-

sant; il fut reconstruit et agrandi de 1843 à 1849, et on s'y remittra en 1875.

A l'aval, il s'agissait d'abord d'aménager un port. Ce n'était jusque là qu'une plage encombrée de cailloux et d'ordures, à laquelle aboutissaient des rampes en bois descendant des rues. A partir de 1830 on y construit des quais de pierre, déjà longs de 8,500 pieds en 1850; à leur base, on drague, jusqu'à assurer en 1866 un mouillage de 20 pieds. Enfin on s'en prend aux obstacles du bas fleuve: le petit rapide Ste-Marie qui engendrait un fort courant droit de l'île Ste-Hélène, puis les vasières du lac St-Pierre où la profondeur tombait à 10 pieds, quelques seuils pierreux à l'aval de Trois-Rivières. Entre 1843 et 1847, le Gouvernement voulut se charger de la besogne, et échoua; la Commission du Port, animée par John Young, prit alors l'affaire en mains. Dès 1852, le chenal de navigation était large de 150 pieds et profond de 15; en 1853, pour la première fois, un vapeur océanique atteignait Montréal; en 1865 le chenal calait 20 pieds et s'élargissait à 300. L'instrument du trafic était créé, et celui-ci va se développer avec rapidité. En 1850, le port a reçu 46,000 tonnes de navires de mer, en 1857, 68,000, en 1861, 261,000, en 1874, 423,000. Montréal dès lors a surclassé Québec et est devenu un grand port. Or au même moment, entre 1848 et 1860, la ville devient le nœud d'un réseau ferré dont les tranches s'étoilent vers Portland, New York, Toronto, Ottawa; un nouveau système circulatoire est venu se greffer sur celui du fleuve. Montréal est désormais le cœur et le poumon du Canada.

Aussi, de petite ville en 1820, avec 19,000 habitants, elle passe grande ville 50 ans plus tard avec 107,000. Le plus curieux de cette croissance, c'est qu'elle est largement le fait de l'élément britannique: pour une trentaine d'années, Montréal devient une ville à prépondérance anglaise. Les

4 Britanniques, qui comptent pour 43% de la population en 1825, sont 57% en 1844, puis 54% en 1851; ils possèdent encore une légère majorité en 1861 et ne la perdent qu'en 1871. Cette poussée est presque exclusivement le fait de l'immigration irlandaise, qui débarque en flots pressés de 1830 à 1840, redouble encore de 1845 à 1848; en 1851, l'élément irlandais de Montréal fournit 25,000 personnes sur un total de 46,000 Britanniques. Ces nouveaux venus, qui sont très pauvres, s'adjuent les plus durs travaux; ce sont des Irlandais qui déchargent les bateaux sur les quais, qui construisent le canal Beauharnois et s'emploient à la réfection du canal de Lachine. Pauvres et farouches, ils se groupent dès leur arrivée en essaims compacts, à l'écart des Français; leur quartier général est le faubourg Ste-Anne, aux abords du canal de Lachine, dont ils font Griffintown. C'est à cette date que Montréal commence à prendre sa physionomie actuelle de ville où se groupent des blocs de nationalité différente, avec des quartiers déjà tout français et aussi des forteresses britanniques. Un autre aspect du présent commence à apparaître: la vieille ville évacue le commerce de détail, se spécialise comme centre des entrepôts, des administrations, des banques, des journaux; mais le faubourg St-Laurent prend une énorme extension, des magasins s'ouvrent en 1862 sur Ste-Catherine, des résidences apparaissent rue Sherbrooke. Montréal est prêt pour les hautes destinées qu'elle va atteindre grâce à l'essor souverain de l'industrie.

Les transformations de Montréal sont prodigieuses. Elle a été à l'origine le théâtre d'une expérience grandiose et mystique, puis s'est muée prestement en capitale de la traite; la traite morte, elle s'est retournée vers son fleuve et est devenue l'emporium du Canada. Mais aux abords des voies navigables et des chemins de fer s'installent des fabriques; une

ère industrielle vient se greffer sur l'ère portuaire et accaparer l'essentiel des activités de la cité.

C'est à partir de 1871 que se dessine cet essor industriel; à cette date la ville compte déjà un ouvrier par 5.6 habitants. Déjà nous voyons fermement dessinés des traits qui resteront jusqu'à nos jours ceux de l'industrie montréalaise. Les plus gros bataillons sont ceux du cuir, de la confection, de la préparation du tabac; à eux trois, avec l'imprimerie, ils mobilisent plus de la moitié des ouvriers de l'agglomération. Or ce sont là des industries de main d'œuvre, qui ne valent que par les qualités techniques des travailleurs; on s'aperçoit ainsi que ce qui suscite et soutient cette industrie, c'est la valeur de la main d'œuvre canadienne française employée dans les manufactures. En 1881, il y a un ouvrier par 5 habitants; l'industrie n'est pas loin de mobiliser pour son service la moitié de la population active de Montréal. De décade en décade, l'augmentation se poursuit; en 1931 le contingent ouvrier compte 39.1% de la population active; aucune autre activité n'approche, de loin, de cette proportion. C'est alors le groupe du travail des métaux qui a pris la tête, mais serré de près par l'industrie du vêtement; la chaussure, le tabac, l'imprimerie, sont toujours en bon rang. Les nouveautés sont le travail des textiles, encore une industrie de main d'œuvre, et la préparation des produits alimentaires.

Or au cours de cette période industrielle, les instruments et l'activité du trafic ont continué à se développer. Le réseau des voies ferrées se complète. On refait le canal de Lachine, on creuse celui de Soulanges. Peu à peu le chenal d'aval a été approfondie à 35 pieds. Le port a été entièrement refondu: la longueur des quais a été portée à 55,000 pieds; des terre-pleins, limitant des bassins, ont été poussés en avant; quatre élévateurs à grains ont été édifiés. Aussi le tonnage des bateaux de mer qui fréquentent Montréal a-t-il décuplé en

moins de 50 ans; il atteint 5 millions et demi de tonnes en 1928. Montréal à cette époque est le premier port à blé de l'Amérique du Nord, et l'un des plus actifs du continent.

6 Aussi la ville grandit-elle avec une extraordinaire rapidité. L'agglomération, faubourgs compris, comptait 130,000 habitants en 1871; chaque décade voit un énorme accroissement: 189,000 personnes de plus entre 1901 et 1911, 282,000 de 1921 à 1931; le million d'âmes est dépassé en 1941. D'énormes faubourgs se sont constitués, noyant d'anciennes localités rurales; Maisonneuve, de 32,000 habitants en 1891, est passé à 171,000 en 1911. La ville rapidement les rejoint, et annexe ceux dont les finances sont impuissantes à assurer les services municipaux; ces annexions ont ainsi porté peu à peu la superficie de la cité à 30,000 acres. Mais sur les 1.100,000 habitants de 1941, ce sont désormais les Français qui l'emportent, comptant pour 63% dans l'agglomération, où les a attirés l'essor de l'industrie; les Britanniques ne sont plus qu'un peu moins du quart; enfin des allogènes provenant surtout d'Europe orientale, apportent un contingent de près de 13%.

Au total, une splendide réussite, obtenue 300 ans après que les fondateurs débarquaient à la Pointe à Callières, au son des cantiques.

## II. — Les fonctions urbaines de Montréal

Dans la ville dont nous avons décrit le développement, quelles sont les fonctions urbaines, c'est-à-dire quelles sont les occupations qui font vivre la population et valent à la ville le rang éminent qu'elle occupe? De ces fonctions, celle qui marque le plus profondément Montréal, c'est le rôle industriel; derrière lui vient l'activité commerciale; enfin il nous faudra nous préoccuper du rôle intellectuel.

Nous avons vu déjà l'industrie prendre le premier rang à partir de 1870 et affirmer de décade en décade sa prééminence. Il en est de même aujourd'hui. Un tableau des occupations de la population active en 1941 attribue aux occupations industrielles 47% du total, prépondérance écrasante, tandis que le commerce et les transports n'en réclament que 25%. A coup sûr Montréal, ce gros centre de trafic, est avant tout une ville d'industrie. Essayons de distinguer de quels types d'industrie il s'agit, quels emplacements ils occupent, et à quelles conditions obéit cette activité.

L'importance relative des diverses spécialités industrielles de Montréal n'a pas beaucoup changé depuis plus d'un demi-siècle; ce qui indique une vraie constance et une vraie solidité des facteurs qui les gouvernent. La guerre sans doute a donné un vigoureux élan à la rubrique des métaux, qui se classe au premier rang. La variété en est extrême: quincaillerie et coutellerie, machines variées, constructions navales, fils et câbles métalliques, boîtes, moteurs, turbines, etc. Mais il faut y ajouter quatre grosses spécialités. C'est d'abord la préparation des métaux, affinage, fonderie, étirage, plaques; puis le matériel roulant, dont les Angus Shops du C.P.R. sont la pièce principale; l'appareillage électrique avec une quarantaine de firmes, enfin l'avionnerie, en pleine poussée. Bref le travail des métaux en 1946, pour l'agglomération entière, comptait 78,000 personnes sur ses feuilles de paye. Mais derrière lui se présentent des vieilles industries montréalaises, toujours pleines de dynamisme. La famille du vêtement tient avec honneur le deuxième rang, avec ses 37,000 travailleurs, dont 30,000 pour la confection; vraie industrie de capitale, qui évoque des types similaires à Paris, à Londres, à New-York. La manipulation des produits alimentaires vient en troisième place, avec 19,000 personnes: boulangerie, pâtisserie, biscuiterie, brasserie, distillerie, sa-



8

laisons, conserves, produits laitiers. La vieille industrie du cuir suit, avec 10,200 travailleurs, puis la préparation du coton et la bonneterie, avec 9,000. Le tabac, qui en groupe 7,500, est toujours prospère; l'imprimerie, reliure et lithographie suivant de près. Le cortège se termine par les produits chimiques, le façonnage du papier, les produits pétroliers, le verre, le caoutchouc, le ciment, et bien d'autres. De cette pesante énumération ressortent deux impressions fondamentales. La première est celle de *variété*: précieuse caractéristique, car Montréal n'est pas à la merci des caprices d'une seule industrie. La seconde est celle de *puissance*; elle s'exprime par le décompte total du nombre de personnes employées dans l'agglomération à des besognes industrielles, qui dépasse 200,000. Il n'y a ainsi aucun doute que la fonction capitale du Montréal contemporain ne soit l'industrie, et une industrie d'autant plus solide qu'elle est plus variée.

Heureusement pour l'aspect de la ville, cette industrie n'y est pas trop voyante, parce qu'elle est répartie de façon précise entre 3 secteurs: la vieille ville, le bord des voies navigables, les abords des voies ferrées. Dans la vieille ville, il s'agit surtout d'ateliers de confection, dispersés à travers les quartiers, hautes bâtisses reconnaissables aux vastes vitrages qui doivent leur assurer de la lumière. Tout autre est l'aspect des établissements qui accompagnent la voie d'eau; là se déchainent toute la majesté sauvage et toutes les horreurs de l'industrie. La traînée commence à Lachine, se continue par Ville St-Pierre, Ville la Salle, St-Paul, St-Henri, St-Gabriel, Ste-Cunégonde, Ste-Anne; puis les abords du port, la Vickers, enfin le fourmillement industriel de Montréal-Est; sur une longueur totale de 17 milles de front d'eau, l'industrie ne relâche guère son étreinte. Elle pénètre cependant aussi dans l'intérieur, en s'accrochant aux voies ferrées. La dérivation du Pacifique Canadien qui contourne la Montagne et re-

joint Hochelaga est toute ponctuée d'usines: on dirait des sangsues accrochées à un membre. D'autres se sont installées à proximité de la ligne que le Canadien National a récemment ouverte dans l'Ouest de l'île. Ainsi la répartition de cette forme d'activité a obéi à des règles géographiques très simples.

Sur quelles bases repose ce colosse industriel; pour quels marchés travaille-t-il et qu'est-ce qui favorise son développement, continu depuis bientôt un siècle? Il existe deux marchés principaux. D'une part celui du Canada tout entier, où Montréal s'est acquis une véritable prépondérance à propos de la confection pour dames, du matériel roulant, des articles de cuir, du tabac, des avions. Mais le reste de l'industrie qui forme tout de même la masse la plus considérable, travaille avant tout pour satisfaire les besoins de la Province; le trait capital de l'industrie montréalaise est qu'elle est solidement enracinée dans le sol d'une Province en plein développement. Le port assurément est un puissant facteur de prospérité; cependant la plupart des industries les plus vivantes, vêtement, cuir, tabac, coton, produits alimentaires, beaucoup d'articles métalliques, peuvent se passer de la navigation maritime et même de la navigation tout court. En fait, une grande partie de l'industrie montréalaise serait susceptible de prospérer à l'écart de toute voie navigable. Ce qui assure essentiellement cette prospérité, ce sont les qualités de la main d'œuvre, en grande majorité canadienne française; le cas est éclatant pour le vêtement, pour l'imprimerie, le cuir, le tabac, les fibres textiles, et même pour un grand nombre des tâches de la construction métallique, de l'appareillage électrique, de l'avionnerie. Main d'œuvre excellente, et moins chère qu'en Ontario; ainsi ce sont les Canadiens français qui portent sur leurs robustes épaules le fardeau des destinées industrielles de Montréal.

L'activité du trafic n'est donc, et d'assez loin, que la seconde des fonctions urbaines. Le port sans doute tient une grande place dans l'économie montréalaise avec ses 12 milles de quais, ses hangars et entrepôts couvrant 2 millions de pieds carrés, ses quatre élévateurs qui peuvent avaler 15 millions de boisseaux, ses 58 milles de voies ferrées; des navires de mer de 20,000 tonnes y peuvent pénétrer. La grande fonction est celle du trafic de marchandises: or elle s'est curieusement transformée depuis 25 ans. Concurrencé âprement par d'autres places, Montréal n'est plus le premier port du blé; aussi l'exportation est-elle en fort recul. Mais l'importation est intervenue pour combler une bonne part de ce déficit; Montréal est devenu franchement importateur, tout comme les grands ports de l'Europe occidentale, et les produits qu'il reçoit, pétrole, essence, charbon, sucre brut, mélasse, fer, acier, minerais, fer blanc, soufre, sont avant tout destinés aux besoins de son industrie. Bref il paraît certain que si l'activité de l'industrie et celle du port sont intimement liées, c'est la première qui soutient la deuxième; l'industrie est devenue la principale raison de vivre du port. Ajoutons que les chemins de fer tiennent une belle place dans le trafic, et que l'aviation est en train de s'en tailler une plus belle encore dans le transport des voyageurs.

Il n'est pas indifférent non plus de constater que Montréal domine les finances canadiennes. Les principales banques du pays y sont installées; la rue St-Jacques est un petit Wall Street. 60% des réserves, 59% de l'actif réalisable des établissements financiers du Canada, sont l'apanage de la ville. De même les grandes sociétés d'assurance y sont établies ou représentées, percevant près de la moitié des primes payées dans le Canada entier. Montréal est bien, pour tout le pays, la cité de l'argent; utile et enviable supériorité.

Enfin, si Montréal n'est en rien une ville administrative, elle possède un rôle intellectuel qui n'est pas mince. Pour l'enseignement, avec deux universités, un grand nombre d'instituts techniques, une floraison de collèges et *high schools*, 180,000 enfants dans les écoles primaires. Pour l'expression de la pensée, avec 10 journaux quotidiens, des périodiques, de nombreuses bibliothèques. Le nombre, la puissance des établissements ecclésiastiques qui y sont fixés en font le véritable centre religieux de la Province: dans la ville seule, 120 paroisses catholiques, 135 églises et chapelles, 73 communautés d'hommes et de femmes, 201 églises et chapelles protestantes, 45 synagogues. La ville est toute baignée de foi, et le rayonnement de cette ferveur religieuse est à coup sûr considérable.

11

Ainsi Montréal possède assurément les attributs d'une capitale: capitale industrielle, capitale de trafic, capitale d'affaires, capitale intellectuelle.