

11e Colloque de la Relève VRM  
Girard, David  
Candidat à la maîtrise  
Histoire  
Université du Québec à Montréal  
Joanne Burgess

---

Adresse courriel : [david.girard1@gmail.com](mailto:david.girard1@gmail.com)

---

## Introduction

La présente communication porte sur mes travaux dont l’objet est la relation entre les lieux de résidence et les lieux de travail à Montréal en 1919. Bien que les chercheurs ayant travaillé sur l’analyse spatiale de Montréal ont permis de comprendre le développement de la ville dans le temps et dans l’espace, bien peu d’entre eux se sont attardés directement à la relation entre les zones industrielles et les secteurs résidentiels avant 1945. À cet effet, nous avons désiré combler cette lacune en utilisant un ensemble de sources nous permettant de vérifier ce qu’affirmait jusqu’à présent l’historiographie : les moyens de transport étant plutôt dispendieux à l’époque, les travailleurs s’établissent à proximité des secteurs industriels puisque ces enclaves leur offrent de plus grandes possibilités d’emploi.

Notre hypothèse de départ était donc basée sur le travail de Ralph Hoskins : à savoir que 80% des travailleurs résident à moins d’un mile de leur lieu de travail en 1917. En plus de chercher à comprendre la relation entre le lieu de travail et le lieu de résidence, nous désirions présenter un portrait socioethnique des travailleurs industriels et une analyse de leur mobilité quotidienne à partir de l’étude de six entreprises montréalaises : The Lion Press (Imprimerie), Darling Brothers (Fonderie) et Dominion Textile (Vêtements). Plusieurs sous-questions ont également guidé nos recherches : la mobilité quotidienne est-elle plus longue pour les hommes ou bien pour les femmes ? Certains groupes sociaux et ethniques ont-ils des distances plus longues que d’autres ? Les cols blancs vivent-ils plus loin que les cols-bleus ? Dans le cadre de cette communication, nous nous concentrerons toutefois sur la présentation de trois entreprises (Dominion textile, Darling Brothers et The Lion Press). Ces travaux nous

permettent d'améliorer notre compréhension du tissu social de Montréal : ce dernier servant de toile de fond aux conflits de travail, de classe et d'ethnie au lendemain de la Première Guerre mondiale.

### **Un portrait industriel diversifié**

Au début du 20e siècle, la croissance économique montréalaise est étroitement liée à celle de l'ensemble du pays. Située au confluent des axes de transports fluviaux et ferroviaires, Montréal occupe une position géographique favorisant l'intensification des communications et le contrôle des échanges commerciaux canadiens: des facteurs déterminants pour l'expansion de son industrie manufacturière. Par ailleurs, la métropole est considérée comme le centre industriel le plus important du Canada dès 1870. La ville compte alors 1095 établissements manufacturiers et assure ainsi plus de 15% de la valeur de la production industrielle canadienne. Le portrait est diversifié: les industries modernes, caractérisées par de grandes usines mécanisées regroupant des centaines de travailleurs en vue d'une production de masse, côtoient les petits ateliers d'artisans dispersés un peu partout dans la ville où 84 types de production industrielle, de la brasserie à la chaussure, coexistent (Linteau, 2000). Les secteurs du fer et de l'acier, du vêtement, de la chaussure, de l'alimentation, de la transformation du tabac et de l'imprimerie regroupent la plus importante partie de la main-d'oeuvre ouvrière (Bradbury, 1993).

### **Un contexte tumultueux**

Le choix de 1919 résulte de la disponibilité d'un ensemble des pétitions datant de la même année provenant de l'Association des Manufacturiers Canadien. L'origine de ces pétitions remonte au 29 novembre 1918 alors que le *Canadian Council of Agriculture* adopte à Winnipeg une nouvelle plate-forme pour forcer le gouvernement du Dominion à appliquer des changements à la politique économique du pays. Celle-ci contient les propositions suivantes : la réduction immédiate de 50% des mesures de protection sur les importations de la Grande-Bretagne; la mise en place d'une politique de libre échange avec les États-Unis sur la machinerie agricole et les biens de première nécessité; l'application d'une taxe directe sur les terres non développées; et la

nationalisation des chemins de fer, des compagnies de télégraphie et des compagnies de livraisons. Bien évidemment, ces propositions ne plaisent bien évidemment guère à l’Association des manufacturiers canadiens qui voit là une attaque directe contre l’économie du Dominion.

Afin de contrer la montée fulgurante du mouvement progressiste dans les prairies et la plate-forme diffusée par le *Canadian Council of Agriculture*, l’Association des manufacturiers canadiens déploie une campagne d’éducation d’un million de dollars pour influencer l’opinion publique et, ainsi, mettre une pression considérable sur les parlementaires canadiens. Au Québec, la Chambre de commerce fait circuler à travers la province de Québec plus de 200 pétitions recueillant ainsi plus de 2000 signatures. Au total, les documents pour 28 entreprises montréalaises ont été conservés aux Archives nationales du Canada. Nous avons, pour notre projet de maîtrise, sélectionné six entreprises afin d’étudier la distribution dans l’espace de la main-d’œuvre et comprendre la relation entre le lieu de travail et le lieu de résidence.

### **Méthodologie**

Des critères préétablis sur les métiers, les secteurs de production et les zones manufacturières nous ont amenés à retenir, pour l’ensemble de notre recherche, la fonderie *Darling Brothers Ltd*, l’imprimerie *The Lion Press*, l’entreprise de fabrication *Albert Soaps Ltd*, une filature de la *Dominion textile*, l’entreprise d’importation et de fabrication de fourrures *James Coristine & Co. Ltd* l’usine de la *Dominion Glass Company*. Afin de vérifier les adresses, l’information recueillie avec les pétitions a été croisée avec le Lovell de 1919-1920 (Botin téléphonique de Montréal à l’époque) et le recensement de 1921. Cette méthodologie nous a de plus permis d’obtenir la profession, l’origine ethnique et le salaire. Notre analyse spatiale se fait avec l’aide de systèmes d’information géographique (SIG).

Alors que se développe l’histoire numérique, un mouvement de recherche qui explore les manières de tirer profit de la technologie pour l’intégrer à la discipline historique, les SIG-historique nous permettent de construire des arguments visuels à

partir de données textuelles. Bien qu'ils nécessitent du temps et des ressources, ces nouveaux outils permettent aux chercheurs en histoire d'ouvrir les possibilités de recherche et de traiter les données massivement comme il était impossible de le faire auparavant. Une fois la base de données construite, nous sommes en mesure de l'interroger avec des variables spécifiques rapidement.

### **Études de cas (The Lion Press, Darling Brothers, Dominion Textile)**

L'historiographie a démontré que la séparation entre le travail et la résidence s'est faite progressivement au fil du temps. Au 19e siècle, les zones d'habitation sont situées à proximité des secteurs industriels. Ainsi le lieu de travail est pratiquement toujours à distance de marche ( en bas de 3 km ). L'arrivée du tramway en 1861 bouleverse considérablement les habitudes de déplacement puisqu'il permet aux travailleurs de s'éloigner. Jusqu'à l'électrification en 1892, l'usage du tramway reste encore limité puisque seulement 10,6% de la main-d'œuvre l'utilise quotidiennement pour se rendre au travail.

Après l'électrification, la popularité du Tramway augmente rapidement. En ce sens. Le nombre de passages enregistrés passe de 11 millions en 1892 à 107 millions en 1914. Ce phénomène démontre une croissance magistrale dans l'utilisation de ce moyen de transport. À quoi attribue-t-on cette augmentation de l'utilisation du tramway ? Le tramway électrique est rapide, 13,5 km/h en moyenne; le coût du billet n'est plus un obstacle à l'usage quotidien puisque les salaires ont augmenté. De plus, les services sont plus fréquents et la capacité de transport des voitures augmente. Le transport en commun joue donc un rôle important dans la réorganisation de l'espace urbain en permettant l'étalement de la ville et la concentration de l'activité économique au centre. Le développement d'infrastructures urbaines favorise l'accélération de la décentralisation.

Pour nos études de cas, nous retrouvons une hétérogénéité ethnique chez les employés de la Darling Brothers (Britanniques 41%, Canadiens français 39%, Écossais 6%, Irlandais, 8%). Il s'agit d'une main-d'œuvre généralement qualifié, beaucoup de

machinistes, cadres, comptables et ingénieur. Les travailleurs sont répartis uniformément sur le territoire. En comparaison, les travailleurs de la Dominion Textile (image 2), généralement semi-qualifiés, se rassemblent à proximité de l’usine, beaucoup plus près, dans Sainte-Anne et Hochelaga. La main-d’œuvre est à très forte majorité Canadienne française. Des résultats plus détaillés seront présentés lors de notre communication.

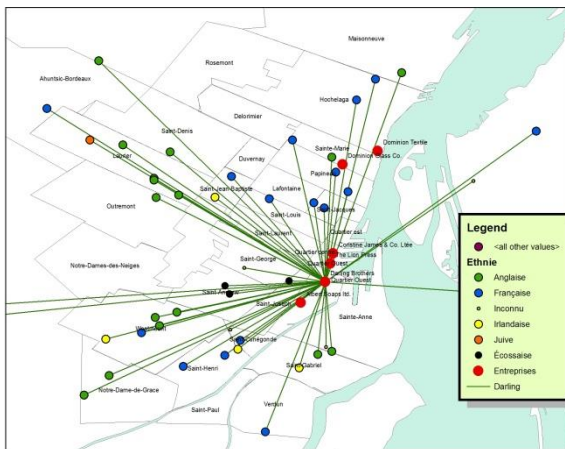


Image 1

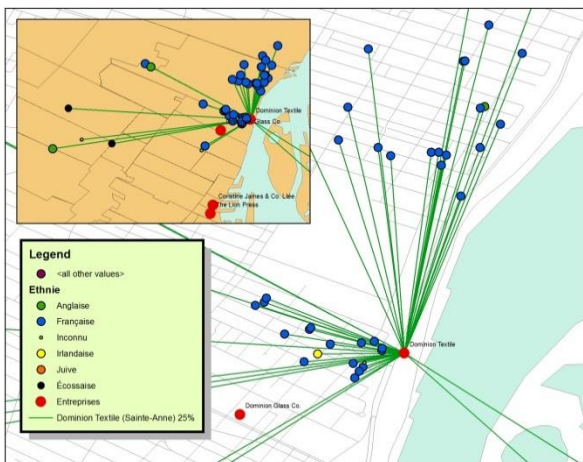


Image 2