

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

DE L'ESPACE RURAL À LA BANLIEUE INDUSTRIELLE :  
LE QUARTIER ROSEMONT, 1892-1911

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN HISTOIRE

PAR  
MARIE-HÉLÈNE LACHANCE

AOÛT 2009

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes merveilleuses ont contribué – de près ou de loin – à l'accomplissement de ce mémoire de maîtrise.

Je tiens d'abord à remercier mon directeur, Paul-André Linteau, pour sa confiance et ses commentaires toujours judicieux.

Je souhaite également exprimer ma gratitude envers Dany Fougères de l'INRS-UCS pour son appui et ses encouragements parfois drôles, parfois brusques, mais qui m'ont toujours fait aller de l'avant.

J'aimerais remercier ma famille et mes amis qui ont été d'un support sans failles. Je suis aujourd'hui reconnaissante envers mes parents pour m'avoir toujours encouragée à poursuivre mes études en histoire. J'aimerais également souligner l'amitié irremplaçable de Mélanie Couture qui a toujours réussi à transformer les moments difficiles en éclats de rires.

Je remercie aussi la solidité et le regard juste de mon conjoint, Pierre Durand qui, au cours des deux dernières années, a contribué moralement et financièrement à cette réussite.

Je dois également souligner l'aide précieuse et attentive du personnel des Archives de la Ville de Montréal qui m'ont orientée à travers mes recherches.

## TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES .....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
RÉSUMÉ .....	vii
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I	
HISTORIOGRAPHIE ET PROBLÉMATIQUE .....	4
1.1 Bilan historiographique .....	4
1.1.1 Les banlieues nord-américaines .....	6
1.1.1 La banlieue montréalaise .....	12
1.2 Problématique.....	17
1.3 Sources et méthodologie .....	21
CHAPITRE II	
L'ACTION DES PROMOTEURS ET LA MISE EN PLACE D'INFRASTRUCTURES URBAINES (1892-1910).....	25
2.1 L'urbanisation du territoire : le développement de la banlieue à l'est de Montréal.....	25
2.1.1 La formation des municipalités.....	27
2.2 Le territoire convoité .....	28
2.2.1 Les usines Angus, un élément structurant .....	28
2.2.2 La terre Crawford.....	30
2.3 Les promoteurs.....	33
2.3.1 Herbert Samuel Holt .....	33
2.2.2 Ucal-Henri Dandurand .....	34

2.4 La stratégie promotionnelle.....	37
2.5 La mise en place d'infrastructures.....	43
2.4 Le tramway : initiateur du développement urbain ?.....	48

### CHAPITRE III

#### LA NAISSANCE D'UN NOUVEL ESPACE URBAIN À L'EST DE LA CITÉ DE MONTRÉAL : LA POPULATION AVANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE....

53

3.1 Une population rurale dans un monde rural .....	54
3.2 La population en 1910 .....	56
3.2.1 Les résidents de Rosemont : traits généraux .....	59
3.2.2 Une population industrielle .....	61
3.2.3 Salaires et conditions de vie .....	68
3.2.4 Origines ethniques, langues et religions.....	73
3.2.5 Le voisinage : une population divisée ?.....	81

#### CONCLUSION.....

88

#### APPENDICE A

#### INTITULÉS DE PROFESSION DANS ROSEMONT EN 1911 .....

93

#### BIBLIOGRAPHIE.....

94

## LISTE DES FIGURES

Figure

- 2.1 L'Est de Montréal vers 1904 .....p. 32
- 2.2 La promotion des lots à bâtir dans Rosemont en 1913 .....p. 40
- 2.3 Lotissement de la terre Crawford .....p. 42

## LISTE DES TABLEAUX

### Tableau

3.1	Répartition de la population selon l'âge et le genre.....	p. 60
3.2	Répartition des chefs de ménage selon l'âge.....	p. 61
3.3	La population de travailleurs selon le genre et l'âge.....	p. 62
3.4	Répartition de la population active du lot cadastral 172 selon le secteur d'activité.....	p. 64
3.5	Répartition des travailleurs journaliers selon le lieu de travail .....	p. 65
3.6	Salaire annuel.....	p. 70
3.7	Répartition des maisons unifamiliales selon la valeur du bâtiment.....	p. 71
3.8	Origines ethniques de la population du lot cadastral 172 .....	p. 75
3.9	Répartition des travailleurs selon l'origine ethnique et le salaire annuel.....	p. 78
3.10	Répartition de la population selon la confession religieuse .....	p. 79
3.11	Répartition de la population selon la langue parlée.....	p. 81
3.12	Les chefs de ménage selon le salaire annuel et le statut de propriété .....	p. 83
3.13	Répartition des valeurs locatives .....	p. 84

## RÉSUMÉ

Ce mémoire met en lumière les mécanismes aboutissant à la naissance et les paramètres régissant la croissance d'un nouvel espace urbain dans la périphérie de Montréal. Cette étude s'intéresse au cas de Rosemont, banlieue de l'est de l'île, dont la première phase de développement se situe entre 1892 et 1910. Dans quel contexte particulier naît cette banlieue et quels sont les éléments moteurs de son développement?

Le territoire étudié, aujourd'hui désigné comme le *Vieux Rosemont*, correspond à l'ancienne terre agricole Crawford et au lot cadastral 172. Il est convoité par les promoteurs fonciers au tout début du XX<sup>e</sup> siècle. Cet intérêt est étroitement lié à l'achat de terrains situés juste au sud du territoire en question par le Canadien Pacifique dans le but d'y construire les usines Angus. En 1903, la compagnie de promotion, la Rosemount Land Improvement Company, acquiert l'ensemble du lot 172 et le partage en 2 553 lots à bâtir, tandis que le battage publicitaire débute dans les journaux montréalais. Le chapitre II s'attache à dévoiler la stratégie des promoteurs dans Rosemont, mais également à comprendre comment le territoire se transforme. Le chapitre III de ce mémoire se consacre à la population s'établissant dans cette nouvelle banlieue. La consultation de plusieurs sources, spécialement la liste nominative du recensement fédéral de 1911, permet un portrait de la population de Rosemont vers 1910. C'est une population ouvrière comptant une majorité de travailleurs qualifiés disposant de salaires relativement élevés. Contrairement à d'autres quartiers ouvriers, une proportion importante des chefs de ménage sont propriétaires de leur logement. Même si plusieurs groupes ethniques sont représentés, la population est surtout partagée entre Canadiens français et Canadiens anglais sans toutefois qu'il y existe de différenciation spatiale.

Une grande part des lots demeurant vacants jusqu'en 1910 et même au-delà, le succès des promoteurs et l'attraction exercée par la présence des ateliers Angus méritent certaines nuances. Dans un contexte métropolitain où il existe une certaine forme de compétition entre banlieues, l'installation d'une grande entreprise n'entraîne pas nécessairement une croissance démographique rapide. Le territoire rosemontois est voisin de quartiers anciens, mieux dotés sur le plan des infrastructures et offrant un bassin d'emplois vaste et varié; ils attirent davantage les familles ouvrières. Manifestement, la stratégie de promotion de la Rosemount Land repose sur la seule présence d'Angus s'avère être, du moins avant la Première Guerre mondiale, insuffisante pour qu'une population s'installe massivement et rapidement dans Rosemont.

**Mots clés :** Histoire – Montréal – Rosemont – Banlieues – Urbain – XX<sup>e</sup> siècle

## INTRODUCTION

Les vieux objets et les vieilles histoires sont, j'en suis convaincue depuis mon tout jeune âge, chargés de magie. Ils exercent sur moi une fascination bien réelle. Je me souviens avoir posé mille et une questions à ma grand-mère, qui avait le don de me raconter des histoires et la patience de me faire voir ses souvenirs. Elle se remémorait, à travers mes interrogations, le Montréal de son enfance, de sa jeunesse. Parfois, ma grand-mère, avec un peu de tristesse, me faisait entrevoir comment était la vie au temps de ses parents. Mon arrière-grand-père, Detchau Stoicheff, immigré clandestinement au Canada pour fuir la guerre et la pauvreté de son pays natal, la Bulgarie, arrive à Montréal au début du XX<sup>e</sup> siècle. Comme dans le cas de bien des nouveaux arrivants, il est très pauvre. Il parvient tout de même à se dénicher un emploi dans une manufacture et il épouse une Québécoise, mon arrière-grand-mère, avec qui il aura neuf enfants. J'écoutais avec passion ma grand-mère me décrire le quotidien de ses parents. Elle me racontait la vie familiale, l'ambiance de quartier, la vie à l'usine... On était loin du confort actuel et ça frappait mon imagination d'enfant!

Lorsque je tombai, par hasard, sur les plans des usines Angus du Canadien Pacifique et du quartier Rosemont, les histoires de ma grand-mère se bousculèrent dans mon esprit. J'envisageais, à ce moment, d'étudier la Ville de Grand-Mère qui est née à l'ombre de la Laurentide Pulp & Co., une grande compagnie papetière qui canalisa son développement. J'étais vraiment intéressée par les conditions de vie ouvrières et je voulais comprendre la croissance d'un nouvel espace urbain. Le cas de Rosemont allait être parfait et il me permettait d'étudier la naissance d'un nouveau noyau urbain en contexte montréalais. Il n'en fallait pas plus pour me convaincre!

L'importante taille des usines Angus, installées en 1904 aux limites nord d'Hochelaga, devait avoir grandement influencé le développement du quartier Rosemont qui était encore, à cette époque, un espace entièrement rural. Comme plusieurs chercheurs et passionnés d'histoire le croient, les recherches nécessaires à ce mémoire confirment cette idée. Toutefois, comme cette étude le dévoile, l'impact réel des ateliers du Canadien Pacifique mérite certaines nuances et d'autres facteurs de développement doivent être considérés dans le cas de Rosemont.

Ce mémoire propose donc l'examen de la naissance et de la croissance du nouveau noyau urbain qu'est Rosemont entre 1892 et 1910. Cette étude s'intéresse précisément à ce que nous considérons aujourd'hui comme étant le *Vieux Rosemont*, la partie la plus ancienne du quartier correspondant à l'ancienne terre agricole Crawford. Cette histoire de Rosemont s'effectue en deux temps correspondant à autant de chapitres.

Le chapitre II met en relief les facteurs du développement urbain de Rosemont, aussi bien ceux liés aux usines Angus que ceux qui résultent des efforts des promoteurs. Ce chapitre montre également comment, en moins d'une décennie, la campagne se transforme en espace affichant toutes les caractéristiques d'un quartier industriel montréalais.

Le troisième chapitre propose, quant à lui, une perspective davantage humaine du territoire étudié. Comment comprendre un territoire sans considérer ses habitants? Confirmant les changements survenus sur le territoire, les caractéristiques touchant la population y résidant sont révélatrices de ces transformations. Ce chapitre met en lumière le passage d'une population de cultivateurs et d'employés de ferme à une population de journaliers et de travailleurs industriels. Ce chapitre propose surtout un portrait, un peu comme sur un cliché polaroid, de la population de Rosemont qui tient la pose, pour nous, à l'époque du recensement fédéral de 1911. Mais d'abord, le premier chapitre dresse le bilan

historiographique essentiel à cette étude et déploie la problématique avec ses multiples interrogations.

## CHAPITRE I

### HISTORIOGRAPHIE ET PROBLÉMATIQUE

Afin de jeter un éclairage raisonné sur les processus qui ont marqué l'évolution de la municipalité de banlieue de Rosemont, nous devons établir une recension analytique des écrits mettant en relief les mécanismes de la naissance et de l'essor de nouveaux noyaux urbains que sont les banlieues au début du XX<sup>e</sup> siècle. Il sera donc question, en premier lieu, de certaines publications traitant du développement des banlieues nord-américaines. Puis, dans une optique plus spécifique à notre thème de recherche, nous étudierons quelques ouvrages et articles examinant l'émergence des banlieues de la périphérie montréalaise. Ce bilan historiographique permettra de situer notre étude dans le spectre des interprétations notamment associées aux études urbaines et plus spécialement à celles relatives au champ de l'histoire des banlieues et des villes. Le troisième volet de ce chapitre est finalement consacré à l'élaboration et à l'explication de la problématique au cœur de notre étude.

#### 1.1 Bilan historiographique

Au Québec comme au Canada, l'histoire urbaine en tant que champ d'étude est relativement jeune. Effectivement, il faut attendre la décennie 1970 pour que ce domaine de recherche se constitue en discipline propre et que les universitaires examinent de manière soutenue l'histoire des villes. Toutefois, certains groupes d'intellectuels, notamment certains sociologues, géographes et économistes se sont auparavant intéressés à la chose urbaine. Mentionnons d'ailleurs l'importante

contribution et l'influence des travaux du géographe Raoul Blanchard durant les années 1950 et 1960. Ainsi, depuis plus d'une trentaine d'années, l'histoire urbaine a suscité l'intérêt d'un nombre toujours grandissant de chercheurs mais, l'avancement de la recherche pour certains objets d'étude demeure encore à un stade élémentaire. En ce qui concerne l'étude de la suburbanisation, mentionnons en outre les lacunes, il est vrai de moins en moins imposantes, relatives à l'examen du développement des banlieues nées durant l'Après-guerre et celui des banlieues ouvrières de manière générale. Par ailleurs, malgré le fait que la période allant de 1850 à 1920 ait été abondamment étudiée, spécialement en ce qui a trait aux espaces métropolitains, la formation et la croissance de certaines zones suburbaines reste encore à explorer<sup>1</sup>. Ce constat, formulé par P.-A. Linteau et A. J. F. Artibise il y a plus de vingt ans a été confirmé plus récemment dans un article de Claire Poitras paru dans la *Revue d'histoire de l'Amérique française* à l'automne 2000. Si les travaux récents s'inscrivent globalement dans la même foulée que les précédents sur le plan des thèmes et des périodes étudiés, C. Poitras soulève quelques avancées significatives : l'intérêt renouvelé pour l'étude des classes ouvrière et moyenne, la proposition de nouvelles lectures par rapport au processus de développement des villes et ses effets sur les citoyens, etc. Toutefois, ce bilan met également en lumière les lacunes qui subsistent dans le champ des études urbaines. Mentionnons notamment l'absence de cadre interprétatif permettant de dégager des généralités et l'insistance des chercheurs sur les dimensions économiques et sociales au détriment de l'angle politique. C. Poitras soulève également la sous-utilisation de l'exercice comparatif en histoire urbaine et la domination des villes centrales en tant que sujet d'étude<sup>2</sup>. Manifestement, l'insistance des chercheurs sur les municipalités périphériques bourgeoises eut comme incidence de laisser en plan l'étude des banlieues industrielles et ouvrières. À l'instar de quelques autres banlieues montréalaises, Rosemont n'a pas encore

---

<sup>1</sup> Paul-André Linteau et Alan F.J. Artibise, *L'évolution de l'urbanisation au Canada : une analyse des perspectives et des interprétations. Rapport no 5*, Winnipeg, The Institute of Urban Studies, University of Winnipeg, 1984, 48 p.

<sup>2</sup> Claire Poitras, « L'histoire urbaine au Québec durant les années 1990 : de nouvelles tendances? », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 54, no 2, automne 2000, p. 219-245.

attiré l'intérêt des historiens. Nous nous proposons donc de mettre au jour, dans le cadre de notre mémoire de maîtrise, la naissance et la croissance de cette banlieue de l'est de l'île de Montréal.

### 1.1.1 Les banlieues nord-américaines

Le premier volet de ce bilan historiographique est consacré au développement des banlieues nord-américaines durant les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle et pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Ce tour d'horizon, mettant en lumière tant le phénomène suburbain étasunien que canadien permet, d'une part, de situer la seconde portion de cet exercice soit, les banlieues montréalaises, dans une dynamique continentale, dans un contexte global touchant l'ensemble des grandes agglomérations nord-américaines. D'autre part, l'émergence du noyau urbain qu'est Rosemont au début du siècle dernier doit également être envisagée non seulement selon les mécanismes touchant la région montréalaise, mais comme faisant partie intégrante de l'expérience suburbaine en Amérique du Nord.

En étudiant l'émergence et la croissance des banlieues aux États-Unis durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et le XX<sup>e</sup> siècle, Kenneth Jackson, avec la synthèse *Crabgrass Frontier*<sup>3</sup>, montre le développement suburbain américain comme étant le fait de la classe moyenne et de la classe moyenne aisée. La démonstration de la thèse, de facture assez traditionnelle, soutenue dans *Crabgrass Frontier* s'appuie sur quelques éléments, qui, pour l'auteur, sont le propre des banlieues américaines. C'est à dire, la faible densité résidentielle, l'accès à la propriété, la distance élevée entre lieu de travail et domicile puis, la distinction socio-économique caractérisant le centre et la périphérie<sup>4</sup>. Ajoutons à cet effet que selon K. Jackson, la forte fragmentation politique dans les banlieues a pour principal effet d'exclure les ménages à faibles revenus en imposant une certaine unicité au plan social. Il

---

<sup>3</sup> Kenneth Jackson, *Crabgrass Frontier: the Suburbanization of the United States*, New York, Oxford University Press, 1985, 396 p.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 6-10

convient ici de nuancer les propos de l'auteur puisqu'il ne fait pas de distinction entre la banlieue ouvrière et la banlieue bourgeoise. Puisque nous y reviendrons, mentionnons seulement que, comme le montre Jean-Pierre Collin dans un article sur la réglementation municipale en milieu suburbain<sup>5</sup>, la fragmentation politique a des conséquences bien différentes selon la nature de la banlieue au sein de laquelle le pouvoir s'exerce. Le thème au cœur de l'ouvrage de K. Jackson, soit le concept de la différenciation sociale de l'espace, a, depuis l'entre-deux guerres, beaucoup intéressé la communauté intellectuelle – spécialement aux États-Unis. Le rayonnement et la longévité des idées proposées par l'école de sociologie de Chicago méritent ici d'être mentionnés puisque ces thèses ont, d'une part, influencé plusieurs générations de chercheurs et, d'autre part, le positionnement de K. Jackson se situe justement dans leur prolongement. Avec cette vision du profil socio-économique des banlieues américaines, l'interprétation de l'auteur paraît tout à fait isolée en regard de la production scientifique récente et par rapport à l'ensemble des ouvrages que nous avons sélectionnés. En effet, les idées avancées par K. Jackson sont assez fermement remises en question par Richard Harris et Robert Lewis<sup>6</sup> dans un article sur les villes et les banlieues nord-américaines et dans les deux ouvrages de R. Harris<sup>7</sup> que nous avons retenus. Cependant, l'ouvrage de synthèse de K. Jackson, quoique le schéma interprétatif proposé ne convienne pas à notre sujet d'étude et qu'il ne rejoigne pas notre réflexion générale sur le profil socio-économique des banlieues, donne lieu à une connaissance plus approfondie des banlieues américaines. En effet, l'auteur appuie sa démonstration sur une multiplicité de cas et de la sorte, propose un portrait assez varié du phénomène suburbain aux États-Unis. Cette synthèse permet également de dégager des

---

<sup>5</sup> Jean-Pierre Collin, « La Cité sur mesure : Spécialisation sociale de l'espace et autonomie municipale dans la banlieue montréalaise, 1875-1920 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 13, no 1, juin 1984, p. 19-34.

<sup>6</sup> Richard Harris et Robert Lewis, «The Geography of North American Cities and Suburbs, 1900-1950: A New Synthesis», *Journal of Urban History*, vol. 27, no 3, mars 2001, p. 263-292.

<sup>7</sup> Richard Harris, *Creeping Conformity: How Canada Became Suburban, 1900-1960*, Toronto, University of Toronto Press, coll. Themes in Canadian history, 2004, 204 p. et *Unplanned Suburbs: Toronto's American Tragedy, 1900-1950*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1996, 356 p.

similitudes entre ces banlieues et les zones suburbaines canadiennes et ainsi d'insérer l'étude du développement des banlieues montréalaises dans un ensemble plus large.

Richard Harris et Robert Lewis présentent les banlieues nord-américaines sous un visage fort différent. Dans l'article « The Geography of North American Cities and Suburbs, 1900-1950 »<sup>8</sup>, ils proposent un renouvellement des concepts de base de l'étude de la ville et de la banlieue et souhaitent une remise en question des fondements de l'école de Chicago dont le modèle a, à l'évidence, laissé une marque profonde sur les études urbaines. Entre autres, ce modèle suppose que les bas salaires et la concentration de l'emploi au centre-ville maintiennent les travailleurs immigrants et plus globalement les ouvriers peu ou non qualifiés à l'intérieur de cette zone. De la sorte, seuls les ménages issus des classes moyennes et bourgeoises sont en mesure d'assumer les frais d'un déplacement en banlieue. En somme, l'interprétation traditionnelle dépeint une ville centrale pauvre, socialement diversifiée, opposée à une banlieue riche et homogène au plan social. Dans leur article, R. Harris et R. Lewis, s'attachent réfuter ces assertions. D'abord, ils montrent que la décentralisation de l'industrie et du marché du travail, dès le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, encourage une suburbanisation à grande échelle chez les travailleurs et les immigrants. Ce concept est par ailleurs très bien documenté dans la synthèse de R. Lewis sur la géographie manufacturière montréalaise entre 1850 et 1930.<sup>9</sup> Puis, sur le plan des modes résidentiels, ils notent qu'il n'existe pas de contraste évident entre la banlieue et la ville. Par exemple, à propos des coûts d'habitation, les auteurs démontrent les similitudes – parfois même un parc de logements plus abordable en zone périphérique – entre ceux offerts au centre et en banlieue, tant industrielle que résidentielle. Ainsi, d'après Harris et Lewis, les banlieues constituées au début du XX<sup>e</sup> siècle sont composées de toute la gamme des classes sociales. Cet article

---

<sup>8</sup> Richard Harris et Robert Lewis, *loc. cit.*, p. 263-292.

<sup>9</sup> Robert Lewis, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore, John Hopkins University Press, coll. Creating the North American Landscape, 2000, 336 p.

critique montre bien comment la manière de considérer l'espace a un impact sur l'interprétation d'un objet d'étude. En l'occurrence, il est démontré dans ce texte comment les études urbaines accusent certaines défaillances tant sur le plan de l'interprétation que sur celui des connaissances. Les auteurs affirment, au contraire de leurs prédécesseurs, que la société urbaine se constitue à travers sa géographie. Ils accordent donc une importance plus significative à l'espace que lorsque la géographie des espaces urbains est considérée comme le simple reflet de la société urbaine.<sup>10</sup>

Dans la synthèse *Creeping Conformity : How Canada Became Suburban, 1900-1960*<sup>11</sup>, Richard Harris trace les principales étapes du processus suburbain canadien. La thèse centrale de cet ouvrage est que la banlieue s'est progressivement éloignée de la diversité fonctionnelle et sociale qui la caractérisait au moment où elle s'est développée au début du XX<sup>e</sup> siècle. Le thème au cœur de l'ouvrage de synthèse de R. Harris étant la diversité des zones suburbaines, sa thèse est alors bien servie par l'adoption de l'approche sociospatiale.<sup>12</sup> La périodisation sur laquelle il appuie sa démonstration permet de clairement dégager les moments importants de l'histoire du développement des banlieues au Canada. D'abord, la période 1900-1929 témoigne de la naissance de quatre types d'espaces suburbains : celui de l'élite, celui de la classe-moyenne, la banlieue non planifiée, puis la banlieue industrielle. Ensuite, durant l'intervalle 1920-1945 s'amorce la perte de diversité des milieux suburbains. Finalement, la période allant de l'Après-guerre à la décennie 1960 est caractéristique de la banlieue homogène et conformiste – représentative de la caricature dont elle fait depuis l'objet. Quant à la fragmentation politique du territoire et à ses effets, comme J.P. Collin, R. Harris soutient qu'elle permet une diversité sociale accrue et que la réglementation plus ou moins serrée

---

<sup>10</sup> Richard Harris et Robert Lewis, *loc. cit.*, p. 283-284.

<sup>11</sup> Richard Harris, *Creeping Conformity*, 204 p.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 13.

de certaines banlieues amène toutes sortes de familles à s'établir en périphérie.<sup>13</sup> C'est en ce sens qu'il s'avère primordial de différencier les types de banlieues afin d'éviter certaines généralisations dangereuses sur la composition et la nature de l'univers suburbain nord-américain.

Pour les fins de cette portion de notre bilan historiographique concernant les banlieues nord-américaines, nous avons aussi retenu l'ouvrage *Unplanned Suburbs: Toronto's American Tragedy, 1900-1950*<sup>14</sup> du géographe Richard Harris. Dans cet ouvrage, l'auteur étudie les processus à l'origine de la formation des banlieues ouvrières non planifiées de l'agglomération torontoise. R. Harris place au centre de son étude les aspirations, les motivations et les contraintes propres à la classe ouvrière. En effet, en privilégiant cet angle, il met en lumière toute la question du *self-building* qui est d'ailleurs, selon l'auteur, parmi les facteurs fondamentaux du développement suburbain de Toronto durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Cette problématique, selon R. Harris, soulève une série d'interrogations importantes : « [...] their very existence [les maisons] raises theoretical questions about housing, the growth of commodity relations within capitalism, and the importance of space in the process of urban development ».<sup>15</sup> En cela, l'auteur propose un angle d'interprétation fort différent de la vision traditionnelle qui accordait peu d'importance à ce phénomène en ce qui a trait à l'orientation du développement urbain. En effet, les pionniers de la sociologie et de l'économie urbaine tenaient globalement le discours suivant : seules les familles des classes moyennes et supérieures pouvaient s'offrir les maisons neuves des banlieues et la seule opportunité permettant aux ménages ouvriers de s'installer en banlieue réside dans le « seconde main ». C'est-à-dire qu'avec le temps les maisons construites pour les classes aisées se détériorent ou sont subdivisées en appartements et par conséquent, leur

---

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 99-103.

<sup>14</sup> Richard Harris, *Unplanned Suburbs: Toronto's American Tragedy, 1900-1950*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1996, 356 p.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 265.

valeur chute et elles deviennent accessibles aux bourses plus modestes.<sup>16</sup> R. Harris affirme au contraire que le laxisme des autorités municipales des banlieues a autorisé ce type de construction par le propriétaire et a ainsi offert aux ménages à faibles revenus davantage de possibilités afin de s'éloigner de l'environnement malsain des quartiers mitoyens aux usines.<sup>17</sup> Afin de connaître l'ampleur du phénomène de l'auto-construction, R. Harris utilise les rôles d'évaluation de manière peu coutumière. En effet, il examine la valeur des maisons construites en comparaison avec celle des autres propriétés du voisinage. La réflexion est simple : si la valeur de la maison est dramatiquement en dessous des autres, R. Harris est amené à conclure qu'elle est le résultat d'une auto-construction et il parvient ainsi à évaluer l'étendue de cette forme résidentielle.<sup>18</sup> Au plan méthodologique, de telles déductions sont risquées et, conscient de cela, l'auteur bonifie sa démonstration avec de nombreuses photos, entrevues, journaux d'époque, des recherches sur le terrain, etc. Sans toutefois nous attarder ici sur l'utilisation ultérieure que nous ferons des rôles d'évaluation de Rosemont, mentionnons seulement que sans observer spécifiquement l'auto-construction comme le fait R. Harris, l'examen de cette source se fera de manière plus classique.

Dans un tout autre registre, l'auteur insiste également sur l'importance de l'expérience continentale. Contrairement à Kenneth Jackson qui affirme le caractère unique du parcours suburbain américain<sup>19</sup>, R. Harris insiste sur l'insertion du phénomène dans un ensemble plus vaste : celui des mécanismes urbains communs à l'Amérique du Nord comme l'abondance et le coût peu élevé des terres, l'importance de l'immigration, une croissance urbaine rapide, etc.<sup>20</sup> Ainsi, l'auteur

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 155-159.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 287-292.

<sup>19</sup> Kenneth Jackson, *op. cit.*, p. 6.

<sup>20</sup> Richard Harris, *Unplanned Suburbs*, p. 5-6.

montre comment l'expérience urbaine torontoise est un exemple pertinent en ce qui a trait au développement urbain en Amérique du Nord durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Nous avons voulu, dans ce volet de notre bilan historiographique, dresser une esquisse, bien sûr non exhaustive, de la production scientifique ayant pour objet l'étude des milieux suburbains en Amérique du Nord. Nous avons vu qu'au plan des interprétations, la nature même de la banlieue fait place à des divergences importantes chez les auteurs que nous avons retenus – pensons entre autres à Kenneth Jackson et Richard Harris. Cependant, outre ces différends interprétatifs, cet exercice nous permet d'insérer notre sujet d'étude et notre manière de le concevoir dans le spectre des interprétations relatives aux études urbaines. Il s'avère manifeste que nous sommes plutôt partisans de l'approche conceptuelle liée à R. Harris et Robert Lewis et que nous orienterons nos réflexions en ce sens.

#### 1.1.2 La banlieue montréalaise

Afin de comprendre comment et dans quel contexte se développe la municipalité de banlieue de Rosemont, il est essentiel de faire l'examen de certains ouvrages traitant des banlieues montréalaises. L'ensemble de textes que nous avons sélectionné paraît au premier abord assez hétéroclite mais, nous avons tenté de dresser un portrait varié et tenant compte de toutes les problématiques liées au phénomène suburbain montréalais sans toutefois perdre de vue le cas qui nous intéresse. Ainsi, de la synthèse sur la géographie manufacturière montréalaise, de l'étude spécialisée sur la banlieue bourgeoise de Ville Mont-Royal en passant par une étude de la réglementation municipale et par un ouvrage sur l'action des promoteurs dans la construction d'une banlieue, le Village de Rosemont n'en sera que mieux inséré dans l'espace au sein duquel cette banlieue naît et croît.

Nous avons brièvement soulevé plus haut l'importance de la décentralisation de l'industrie dans la formation des banlieues nord-américaines. En ce qui a trait au cas

montréalais, l'ouvrage *Manufacturing Montreal*<sup>21</sup> de Robert Lewis est particulièrement utile à la compréhension globale des processus menant à la suburbanisation de Montréal. Puisque cette synthèse est divisée en deux volets, le premier couvrant la période allant de 1850 à 1890, nous avons choisi de nous pencher sur le deuxième, correspondant à l'intervalle que nous étudions, soit de 1890 à 1929. Dans la mesure où les recensements et les annuaires Lovell's sont des sources utiles, mais incomplètes et inégales dans le temps, l'auteur appuie donc également sa démonstration sur l'examen des registres de taxes d'eau. Cette source permet à l'auteur, d'une part, de constituer une liste des établissements manufacturiers pour toute la période étudiée et, d'autre part, d'estimer la taille des entreprises.<sup>22</sup> De manière générale, l'interprétation que fait R. Lewis du développement des villes de l'Amérique du Nord et de la géographie industrielle s'oppose à la conception selon laquelle la décentralisation industrielle ne s'amorce qu'après la Première Guerre mondiale et qu'elle n'affecte que les grandes corporations. Comme Richard Harris, il bat également en brèche l'idée que la suburbanisation caractérisant la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle est un processus touchant strictement les classes aisées. Dans *Manufacturing Montreal*, R. Lewis présente une étude de l'évolution de la géographie industrielle montréalaise et met au jour la complexité des facteurs à l'origine de la formation des districts manufacturiers centraux et suburbains et, dans le prolongement de ces derniers, le développement des banlieues ouvrières.<sup>23</sup> Si la démonstration de l'auteur est très étoffée en ce qui a trait au déploiement industriel, elle doit être complétée par d'autres études pour les courts volets traitant des banlieues ouvrières. Toutefois, l'étude de R. Lewis est intéressante puisqu'il montre comment certains facteurs essentiels ont contribué au développement de l'est de Montréal à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et dans le premier tiers du XX<sup>e</sup> siècle. En effet, la disponibilité de

---

<sup>21</sup> Robert Lewis, *op. cit.*, 336 p.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 273-274.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 138.

terrains vastes et abordables, des taxes à peu près inexistantes et un bassin de main-d'œuvre à proximité<sup>24</sup> encouragent l'installation de nouvelles usines et le déplacement de certaines entreprises du centre vers les secteurs encore agricoles de l'est de l'île. De plus, l'émergence de nouvelles façons de concevoir la production industrielle et de nouvelles visions sur le plan de l'organisation du travail vont nécessiter, surtout pour l'industrie lourde, de vastes terrains qui sont inexistantes dans les quartiers industriels anciens. Correspondant parfaitement à ces critères, la municipalité du Village de la Petite-Côte – plus tard, municipalité du Village de Rosemont puis, quartier Rosemont – voit s'installer, tout près de son territoire, l'un des plus grands complexes industriels canadiens, les usines Angus du Canadien Pacifique. *Manufacturing Montreal* est significatif car son objet s'inscrit en parallèle avec notre sujet d'étude. En ce sens où il est primordial de comprendre, d'une part, dans quel contexte général s'effectue la relocalisation des ateliers Angus et, d'autre part, comment cet événement, comme dans plusieurs banlieues, catalyse les premiers efforts de développement résidentiel.

L'ouvrage tiré de la thèse de doctorat de Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*<sup>25</sup>, est certainement l'étude qui servira tant de repère méthodologique que de phare interprétatif à notre mémoire de maîtrise. En ce sens où, comme notre étude le fera, l'étude de P.-A. Linteau met en lumière les actions des promoteurs et des acteurs municipaux dans la construction de l'espace urbain. Les deuxième et sixième chapitres sont particulièrement indispensables au modèle explicatif que nous souhaitons appliquer à l'étude de Rosemont. Le chapitre 2 de l'ouvrage de P.-A. Linteau explique, d'une part, qui sont les promoteurs à l'œuvre à Maisonneuve et, d'autre part, comment ils orientent l'aménagement de l'espace et donc le développement urbain. L'auteur montre comment une poignée de capitalistes fonciers – agissant de pair avec le

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 189.

<sup>25</sup> Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal, Boréal Express, coll. Histoire et sociétés, 1981, 280 p.

conseil municipal – vont, dans le but de mousser leurs investissements, modeler l'espace et doter le territoire d'infrastructures, lotir, ouvrir et paver des rues, etc. Ce volet de l'ouvrage est particulièrement significatif puisque nous allons également étudier le rôle central des promoteurs urbains pour le Village de Rosemont et leurs interactions avec les autorités municipales. Le chapitre 6, traitant, d'une part, du rythme de croissance de la population de Maisonneuve et, d'autre part, de sa répartition spatiale et de sa composition socio-professionnelle, est aussi spécialement pertinent à notre étude. Il servira de base interprétative et méthodologique à la portion de notre mémoire réservée à la composition socio-professionnelle et à l'occupation de l'espace dans la municipalité de Rosemont. En effet, l'examen de la population s'établissant à Rosemont durant la période que nous étudions fournira certainement des indices à la compréhension du rythme et des processus qui affectent le développement urbain de cette banlieue montréalaise. Ces idées sont par ailleurs davantage explicitées dans le volet de ce bilan consacré à la problématique que nous voulons étudier.

Toujours à propos de l'action des promoteurs ayant façonné l'espace urbain montréalais, le géographe L. D. McCann insiste quant à lui sur le rôle de ceux qui ont œuvré dans le cadre de la construction de la banlieue planifiée de Ville Mont-Royal entre 1910 et 1925. L'auteur montre comment toute l'entreprise de création de cette ville « modèle » est orientée par une politique résidentielle issue en partie du contexte général de spéculation foncière touchant Montréal dans la décennie antérieure à la Première Guerre mondiale. L. D. McCann démontre aussi comment les grands courants de planification urbaine et d'embellissement de l'espace – spécialement les idées relevant du *City Beautiful* et du *Garden Suburb* – ont marqué ce projet. Si le cas particulier de Ville Mont-Royal est sensiblement éloigné de la banlieue industrielle qu'est notre objet d'étude, l'article « Planning and building the corporate suburb of Mount Royal »<sup>26</sup> autorise une compréhension davantage étoffée du rôle des promoteurs, de leurs intérêts et de leurs actions. De plus, il permet de

---

<sup>26</sup> L. D. McCann, « Planning and Building the Corporate Suburb of Mount Royal, 1910-1925 », *Planning Perspectives*, no 11, 1996, p. 259-301.

saisir une partie des différences existant entre la planification et l'aménagement de zones résidentielles vouées aux classes moyennes et aisées et les banlieues voulant accueillir une population ouvrière. Ajoutons que la démonstration de McCann en ce qui a trait aux liens unissant la Canadian Northern Railway et la création de ce nouvel espace urbain nous semble particulièrement pertinente puisque nous supposons également des liens assez étroits entre le Canadien Pacifique et les promoteurs de la Rosemount Land Improvement Company.

L'article de Jean-Pierre Collin « La Cité sur mesure : Spécialisation sociale de l'espace et autonomie municipale dans la banlieue montréalaise, 1875-1920 »<sup>27</sup>, quoique datant de plus de vingt ans, est particulièrement évocateur de la différenciation entre banlieues. L'auteur cherche à montrer que durant cette période, les banlieues de l'île de Montréal ont constitué des lieux autonomes d'exercice du pouvoir et qu'elles ont été à même de donner naissance à des projets municipaux différenciés.<sup>28</sup> En établissant une étude comparative de la réglementation de deux banlieues industrielles et de deux banlieues bourgeoises montréalaises – Maisonneuve, Saint-Henri, Outremont et Westmount – J.-P. Collin parvient à démontrer qu'il existe deux types de politiques locales liées aux spécificités politiques des deux types de municipalités. Si Richard Harris mentionne le laxisme des autorités municipales et ses répercussions sur le développement des banlieues non planifiées, J.-P. Collin, à cet égard, nuance toutefois cette idée relative à la mollesse des gouvernements municipaux. Il explique plutôt que les banlieues ouvrières et industrielles nouvellement constituées adoptent « [...] non pas une politique du laissez-faire, mais une forme d'interventionnisme dont le leitmotiv est la promotion économique à tout prix ».<sup>29</sup> La réflexion contenue dans cet article

---

<sup>27</sup> Jean-Pierre Collin, « La Cité sur mesure : Spécialisation sociale de l'espace et autonomie municipale dans la banlieue montréalaise, 1875-1920 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 13, no 1, juin 1984, p. 19-34.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 31.

permettra d'évaluer si à Rosemont, durant la courte période où elle fut une banlieue indépendante, les édiles mettaient en œuvre des politiques municipales autonomes et si la réglementation en vigueur était commune à celle des banlieues industrielles observées dans cet article.

Nous souhaitons, suite à ce bilan historiographique et à la présentation de la problématique au centre de notre mémoire de maîtrise, d'une part, cerner les enjeux propres à l'étude des banlieues et des villes et porter à l'attention les zones d'ombre qui sont encore à mettre en lumière. D'autre part et surtout, nous avons voulu, grâce à un détour historiographique, comprendre dans quel éventail interprétatif peut s'insérer l'étude du Village de Rosemont de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au début du XX<sup>e</sup> siècle. La prise en compte des thèses et des schémas explicatifs des auteurs ayant examiné le développement de noyaux suburbains au début du siècle dernier constitue, rappelons-le, un bagage de connaissances essentiel à la formation d'un modèle interprétatif solide. Par ailleurs, les acquis apportés par l'examen de certaines synthèses et de certains cas spécifiques permettent d'abord d'approfondir nos connaissances générales sur le phénomène suburbain nord-américain et montréalais et ensuite de situer Rosemont dans une époque et un contexte précis. Ce faisant, cela autorise un questionnement d'autant plus éclairé et pertinent à propos du cas que nous désirons porter à l'étude. Sans une connaissance approfondie du développement des banlieues montréalaises, les interrogations soulevées à propos de Rosemont demeureront sans doute stériles.

## 1.2 Problématique

Nous souhaitons étudier, dans le cadre de notre mémoire de maîtrise, le passage de l'espace rural à la banlieue ouvrière que connaît le quartier Rosemont à Montréal pendant la période 1892-1911. Nous désirons mettre au jour les facteurs qui rythmèrent la croissance de cette nouvelle banlieue de l'est de l'île de Montréal. Notre étude débute donc en 1892, année où le Canadien Pacifique entame

l'acquisition de plusieurs terrains de la Petite-Côte<sup>30</sup> pour la construction des usines Angus, regroupant sur un même site les ateliers de réparation, d'entretien et de construction du matériel roulant du CPR.<sup>31</sup> Nous choisissons de poser comme dernière borne l'année 1911. Ce choix est pertinent car nous voulons nous intéresser aux premières années de ce quartier mais, aussi et surtout dans le cas qui nous intéresse, parce que la décennie 1911-1920 est marquée d'un sceau différent avec entre autres la Première Guerre Mondiale et de nouveaux mouvements de population. Toutefois, c'est durant cette période que Rosemont connaîtra une deuxième phase de développement significative.

L'étude de Rosemont permettra de mettre au jour les facteurs qui entraînent la naissance et l'essor d'un nouvel espace urbain durant la phase d'industrialisation et d'urbanisation qui touche l'est de l'île de Montréal durant le premier quart du XX<sup>e</sup> siècle. Donc, en 1904, avec les usines Angus qui emploient, à leur inauguration, des milliers de travailleurs<sup>32</sup> et la présence des promoteurs de la Rosemount Land Improvement Company, les conditions sont réunies pour que la croissance urbaine de Rosemont démarre. Il faut également souligner que les usines du Canadien Pacifique sont desservies par le service de tramway à partir de cette même année. Cependant, malgré cette conjoncture, le développement résidentiel à Rosemont s'effectue lentement durant les premières années suivant l'établissement des ateliers. L'étude du développement de cette banlieue revêt un caractère particulièrement intéressant puisqu'il faudra attendre la décennie 1911-1920 pour qu'elle traverse une première phase d'expansion marquante. Dans un contexte où il y a déjà un bassin important d'emplois disponibles, la population totale de

---

<sup>30</sup> Le Village de la Petite-Côte change de statut en 1905 pour être incorporé sous le nom de Village de Rosemont.

<sup>31</sup> Robert Nahuet, *Une expérience canadienne du taylorisme : le cas des usines Angus du Canadien Pacifique*, mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 1984, p. 92.

<sup>32</sup> Le nombre de travailleurs employés aux ateliers Angus au moment de l'inauguration pose problème. Les ouvrages que nous avons consultés proposent un nombre variant entre 3000 et 7000 travailleurs.

Rosemont, de 315 personnes en 1901, ne s'élève qu'à 1319 en 1911. Nous remarquons donc que l'ouverture des ateliers Angus n'a pas entraîné un développement résidentiel rapide. Malgré l'absence d'un démarrage prompt durant les premières années, nous observons toutefois un essor démographique significatif durant la décennie 1911-1920. En effet, au recensement de 1921, la population est huit fois plus importante qu'en 1911. Puis, au cours de l'intervalle 1920-1930, la population va encore quadrupler, passant alors de 11035 à 45129 personnes.<sup>33</sup> Pourquoi faut-il attendre la décennie 1911-1920 pour que Rosemont traverse une première période de croissance importante? S'agit-il d'un échec, à court terme, des promoteurs de la Rosemount Land?

Il convient donc de s'interroger sur l'impact direct et indirect, d'une part de l'établissement des usines et, d'autre part, de l'action des promoteurs sur l'urbanisation de Rosemont. Nous émettons donc l'hypothèse que la présence des ateliers Angus agit comme un élément initiateur du développement - manifestement insuffisant, dans un premier temps, pour l'urbanisation de Rosemont dans un contexte d'agglomération - plutôt qu'en tant que moteur de croissance. En effet, l'implantation prochaine de ce complexe industriel stimula l'intérêt des promoteurs à l'égard des terres avoisinantes. Conséquemment, Ucal-Henri Dandurand et Herbert Holt forment, dès 1902, la Rosemount Land Improvement Company et achètent l'ensemble du domaine agricole Crawford, situé juste au nord du site projeté par le Canadien Pacifique<sup>34</sup>. Au cours de l'année 1903, seulement quelques mois après la mise en chantier du complexe Angus, les promoteurs de la Rosemount Land établissent le tracé des rues et subdivisent l'ensemble de l'ancienne terre Crawford en lots à bâtir qui font aussitôt l'objet d'un battage publicitaire dans les journaux montréalais. Manifestement, les efforts des promoteurs engendrent des résultats mitigés puisque la majeure partie des terrains lotis demeurent vacants durant au

---

<sup>33</sup> Jean-Pierre Collin, *Histoire de l'urbanisation de la paroisse de Montréal, 1851-1941*, Montréal, INRS-Urbanisation, 1984, p. 95.

<sup>34</sup> Jean-Jacques Bohémier, *Les origines de Rosemont*, Montréal, Comité de Logement de Rosemont, 1980, p. 7.

moins la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle. En outre, la municipalité créée par les promoteurs, ne semble pas viable sur le plan financier puisque le Village de Rosemont est annexé en totalité à la Cité de Montréal en 1910, après seulement cinq années d'existence distincte. Cette dernière annexion n'est par la première à affecter le territoire rosemontois. En effet, une première portion du territoire est absorbée par Montréal en 1906, suivie d'une seconde en 1908.<sup>35</sup> Contrairement aux banlieues cossues comme Westmount et aux grandes banlieues industrielles comme Maisonneuve, Rosemont n'a manifestement pas les moyens de lutter contre Montréal qui, à cette époque, annexe la plupart des banlieues de l'île. Cependant, puisqu'ils interviennent tôt dans le développement de Rosemont et qu'ils y agissent de façon continue, nous considérons l'action des promoteurs comme facteur dominant en ce qui a trait à l'orientation que prend le développement urbain. Quel projet d'aménagement les promoteurs mettent-ils en œuvre à Rosemont? Sont-ils, à l'instar d'autres banlieues, bien représentés au conseil municipal? Entretiennent-ils également des liens serrés avec les industriels – en l'occurrence avec le conseil d'administration du Canadien Pacifique?

De ces faits, un certain nombre d'interrogations touchant la croissance démographique se présentent comme essentielles à notre réflexion. Sachant que le Canadien Pacifique décide d'ériger son complexe industriel dans la partie sud de ce qui deviendra Rosemont, il importe de réfléchir sur les diverses conditions qui influèrent par la suite sur les choix d'habitat de la population. En d'autres termes, il importe de se questionner sur les raisons expliquant la croissance lente des premières années, le décollage de la décennie 1910-1920 puis, le développement relatif à la période 1920-1930. C'est en ce sens qu'il s'avère significatif d'interroger les recensements, les rôles d'évaluation et les rôles des valeurs locatives de Rosemont. En effet, l'examen de la composition socio-professionnelle du quartier contribuera à fournir des indices en ce qui a trait au type de population qui s'installe à Rosemont durant ces deux phases de développement. Les emplois des chefs de

---

<sup>35</sup> Statuts de la Province de Québec, 8 Ed.VII, c. 84.

ménage correspondent-ils à ceux offerts aux ateliers Angus? Est-ce plutôt une population sans liens professionnels avec les usines qui choisit de s'établir à Rosemont? En ce cas, nous pourrions supposer que les travailleurs d'Angus n'ont pas suivi le déplacement de l'usine vers le nord et qu'ils habitent toujours les quartiers limitrophes. Ainsi le service offert par le réseau de tramways sur le territoire de Rosemont peut partiellement expliquer la lenteur du développement résidentiel durant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle. Suite à l'examen de certaines cartes du réseau, la desserte semble suffisamment efficace<sup>36</sup> pour soumettre l'hypothèse que les travailleurs et leurs familles n'aient pas eu à se déplacer massivement près des nouvelles usines. Certains autres facteurs explicatifs devront aussi être considérés en ce qui a trait à la rythmique caractérisant la croissance urbaine de Rosemont. Mentionnons par exemple les modalités d'habitation, entre autres les coûts associés au logement et la réglementation touchant la construction. Certainement sans être aussi strictes que dans les banlieues planifiées bourgeoises, les règlements en matière de construction en vigueur à Rosemont étaient-ils stricts et donc restreignants pour les familles ouvrières? Dans un tel cas, l'auto-construction était-elle tolérée? De plus, est-ce que les phases successives de développement sont toutes deux conséquentes à la présence des ateliers ou s'inscrivent-elles plutôt dans le processus d'expansion du territoire urbanisé caractérisant globalement Montréal à cette époque?

### 1.3 Sources et méthodologie

Pour répondre à toutes ces interrogations, nous examinerons plusieurs sources. D'abord, nous consulterons les rôles des valeurs locatives, les rôles d'évaluation et les annuaires *Lovell's Montreal City Directory*, disponibles pour toute la période que nous étudions. Cependant, les rôles d'évaluation et des valeurs locatives ne donnent des informations qu'à propos des chefs de famille, et les femmes, à moins qu'elles soient propriétaires ou veuves, n'apparaissent pas dans ce type de registre. C'est

---

<sup>36</sup> Jacques Pharand, *Network Modifications/Modifications au réseau, 1886-1966*, Montréal, STCUM, 2000, 66 p.

pourquoi les recensements fédéraux de 1901 et 1911 se situent au cœur de notre analyse. En effet, leurs listes nominatives, surtout celles associées au recensement de 1911, sont des sources très importantes parce que très riches en renseignements. Toutefois, certains aspects de notre étude porteront sur les seuls chefs de ménage. Mentionnons également qu'en ce qui a trait au profil socio-professionnel, nous ne consulterons pas les dossiers relatifs aux ateliers Angus contenus dans les archives du Canadien Pacifique, par ailleurs difficiles d'accès. Nous utiliserons plutôt les professions indiquées dans les rôles d'évaluation, dans les recensements ainsi que dans les rôles des valeurs locatives et nous effectuerons des rapprochements entre ces dernières et les types de métiers offerts aux ateliers Angus. Cela contribuera donc à répondre à nos interrogations concernant la nature de la population s'établissant à Rosemont. C'est-à-dire que nous verrons si ce sont des travailleurs qui suivent le déplacement des usines Angus ou si, au contraire, ce sont des familles sans lien apparent avec celles-ci. Nous pourrons alors établir dans quelle mesure la relocalisation des usines du Canadien Pacifique eut un impact sur le développement de cette municipalité de banlieue. Les informations contenues dans les sources que nous examinerons contribueront également à fournir des indications par rapport aux salaires, à l'appartenance sociale et religieuse, aux conditions de vie et de logement, etc. De manière générale, cet exercice mettra au jour un profil détaillé de la population de Rosemont en 1911.

En ce qui concerne les promoteurs, leurs rôles et leurs actions, en plus de consulter les procès verbaux du Village de Petite-Côte pour la période 1892-1904, ceux du Village de Rosemont pour 1905 à 1909, nous examinerons également ceux de la Cité de Montréal suivant l'annexion complète de Rosemont en 1910. En plus de donner des indications sur les acquisitions de terrains par les promoteurs de la Rosemount Land Improvement Company, les procès verbaux dévoileront le caractère des relations entre cette compagnie privée aux intérêts économiques évidents et les divers conseils municipaux. Nous ferons également l'examen des journaux pour montrer les stratégies publicitaires employées par les promoteurs pour attirer une population à s'établir dans Rosemont et donc rentabiliser leurs

acquisitions de terres par la vente de lots. Divers rapports concernant les travaux publics publiés par la Ville de Montréal seront aussi analysés puisqu'ils contiennent des informations pertinentes concernant l'aménagement d'infrastructures urbaines dans Rosemont. De la sorte, nous pourrions établir dans quelle mesure les promoteurs sont responsables de la relative lenteur du développement de Rosemont et quels autres éléments jouent un rôle dans sa croissance.

Le territoire correspondant à la municipalité du Village de la Petite-Côte puis, à la municipalité du Village de Rosemont pour ensuite correspondre au quartier Rosemont de la Cité de Montréal subit d'importantes mutations dans le temps. De ce fait, l'étendue changeante de ce territoire demeure toujours vaste et difficile à traiter dans le cadre d'un mémoire de maîtrise voué à l'étude d'un espace urbain et de sa population. Même si des annexions successives de portions du territoire rosemontois par la Cité de Montréal surviennent entre 1906 et 1910, elles ne réduisent pas substantiellement la quantité de données à traiter. En effet, la majorité des lots cadastraux annexés dans la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle vont être inclus dans le territoire désigné comme étant le quartier Rosemont après 1910. Par exemple, le lot cadastral 208 et ses subdivisions est annexé en avril 1908 pour être intégré au quartier Saint-Denis mais, une partie de ce territoire, correspondant à certaines terres qu'acquiert J. E. Molson à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est toujours compris dans Rosemont en 1912.<sup>37</sup> Ainsi, pour une étude exhaustive et cohérente dans le temps de la population, il faudrait étudier l'ensemble du territoire sur toute la période. Si des totaux de 319 et de 1309 habitants en 1901 et 1911 sont, somme toute, aisés à traiter, des populations s'élevant à 11035 et 45129 aux recensements fédéraux de 1921 et 1931 impliquent d'autres méthodes d'analyse, de traitement et en conséquence, davantage de temps. C'est pourquoi, nous réduirons notre analyse au territoire correspondant au numéro de lot cadastral 172, correspondant à l'ensemble

---

<sup>37</sup> *Statuts de la Province de Québec*, 8 Ed.VII, c. 84 et le plan *Quartier Rosemont*, vers 1912, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P20, S4, P276.

du domaine agricole Crawford, annexé en 1906 par la Cité de Montréal.<sup>38</sup> Témoin des tout premiers balbutiements de la municipalité suburbaine qu'est Rosemont au début du XX<sup>e</sup> siècle, cette zone s'avère être un choix judicieux puisque non seulement elle est le théâtre des premiers efforts de développement résidentiel par la Rosemount Land Improvement Company qui en est le seul propriétaire et promoteur mais, elle est également une entité concrète sur le plan territorial. De plus, les cartes, les plans et les rôles des valeurs locatives ont révélé que le reste du territoire rosemontois demeure très peu peuplé au-delà du boulevard Rosemont, au moins jusqu'aux années 1920. De manière plus concrète, le territoire étudié s'étendra de la rue Verchères (aujourd'hui l'avenue Mont-Royal, juste au nord des rails des ateliers Angus) au boulevard Rosemont (anciennement chemin de la Côte-de-la-Visitation) et de la 1<sup>ère</sup> à la 10<sup>ième</sup> avenue.

---

<sup>38</sup> Jean-Pierre Collin, *op. cit.*, p. 88

## CHAPITRE II

### L'ACTION DES PROMOTEURS ET LA MISE EN PLACE D'INFRASTRUCTURES URBAINES (1892-1910)

L'île de Montréal, de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, se développe à une cadence jusqu'alors inégalée. Le processus d'urbanisation la touche à divers degrés et à divers moments, mais au final, il affecte presque l'ensemble de son territoire. Des villes et des quartiers naissent, des populations s'installent et les entreprises industrielles se multiplient. Il sera question, dans ce chapitre, des moteurs propulsant l'urbanisation de l'île de Montréal de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Ce chapitre visera spécifiquement à montrer comment le cas des terrains rosemontois promus par la Rosemount Land Improvement Company s'insère dans le processus global de développement de la zone nord-est de l'île. Nous analyserons également la participation des acteurs impliqués en ce qui a trait à l'urbanisation du territoire à l'étude. Les effets liés à la présence des ateliers Angus du Canadien Pacifique, les stratégies employées par les promoteurs et les processus liés à la mise en place d'infrastructures seront alors mis au jour. Nous verrons aussi dans quelle mesure la desserte du territoire rosemontois par le réseau de tramways eut une incidence sur son développement urbain.

#### 2.1 L'urbanisation du territoire : le développement de la banlieue à l'est de Montréal

Au cours des trois dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, la superficie occupée du territoire montréalais s'étend à une vitesse impressionnante. Effectivement, durant

les années suivant la Confédération, les zones rurales de la Cité, encore vastes durant toute la période antérieure, disparaissent au profit d'un paysage définitivement urbanisé voire même entassé. Après 1850, l'immigration en provenance des îles britanniques diminue nettement pour faire place à d'importants mouvements internes de population qui perdurent pour le reste du XIX<sup>e</sup> siècle. Les villes comme Montréal et les agglomérations industrielles de la Nouvelle-Angleterre vont accueillir un nombre impressionnant de Canadiens français abandonnant les campagnes québécoises à la recherche d'un gagne-pain. Cet exode rural apporte, d'une part, une main-d'œuvre abondante à bon marché pour les entreprises montréalaises qui se développent en partie grâce à elle et, d'autre part, entraîne une extension importante du territoire urbanisé. En effet, après le développement de plusieurs municipalités sises sur la frange de Montréal durant la période 1870-1880, ce sont par la suite des banlieues situées plus loin sur le territoire qui croissent sur quatre axes principaux : celui du Canal Lachine, autour du mont Royal, vers le nord de l'île et vers l'est<sup>1</sup>. Ainsi, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, le secteur du mont Royal et le nord vont développer une vocation résidentielle attirant une population issue de la classe-moyenne aisée. C'est surtout dans l'axe du Canal Lachine et dans l'est, que l'île de Montréal voit émerger de nouveaux districts industriels qui vont croître rapidement. La naissance du Village de Rosemont, même si certains éléments liés à sa croissance demeurent singuliers, s'insère avant tout dans cette vague de développement déferlant sur l'est de l'île de Montréal. Dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, si des municipalités telles Hochelaga et Saint-Jean-Baptiste sont rapidement urbanisées, une grande proportion du territoire de l'est de l'île est toujours rurale. Pensons seulement aux immenses étendues de la Longue-Pointe, de la Côte-de-la-Visitation ou du Sault-au-Récollet qui demeurent très peu habitées jusqu'aux années 1920 et même au-delà. Toutefois, d'importantes activités de spéculation foncière et immobilière vont entraîner le développement de

---

<sup>1</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, 2e éd. aug., Montréal, Boréal, 2000, p.193-198.

plusieurs municipalités à l'est. Par exemple, Maisonneuve profite amplement de cette vague et se développe à un rythme particulièrement exceptionnel<sup>2</sup>.

### 2.1.1 La formation des municipalités

Au milieu des années 1840, dans le prolongement de l'Acte d'Union, face à l'administration désordonnée des villes, villages et paroisses, le gouvernement britannique instaure le régime municipal dans sa colonie et octroie davantage de pouvoir aux administrations locales. Sans s'attarder sur les détails de ce nouveau régime, rappelons que cette législation comble un vide en ce qui concerne le cadre juridique municipal<sup>3</sup>. En 1845, l'immense paroisse de Montréal, réunissant tout l'arrière-pays agricole autour de la Cité, devient une municipalité. Toutefois, à compter de 1865, cet ensemble sera graduellement morcelé au profit d'entités locales autonomes<sup>4</sup>. On assiste alors à la naissance de plusieurs villages et paroisses. Entre les décennies 1870 et 1890, pas moins de dix-sept nouvelles municipalités sont incorporées<sup>5</sup>. Plusieurs municipalités de paroisses sont scindées en municipalités distinctes et grâce à cette décentralisation, elles obtiennent davantage de latitude sur le plan financier, notamment afin de contracter des emprunts.

Il existe, aux limites est de la Ville de Montréal, deux blocs importants en ce qui a trait à la formation des municipalités. D'abord, la zone sud-est formée par Hochelaga et Maisonneuve. La municipalité du Village d'Hochelaga, incorporée en 1870, constitue un territoire très vaste et encore agricole à cette époque. En 1883, l'année même où elle obtient le statut de ville, Hochelaga est annexée par la Cité de Montréal. S'étant peuplée et industrialisée rapidement, elle ne pouvait financer l'ensemble des travaux d'infrastructures (aqueduc, égouts, ouverture de rues, etc.) et l'annexion s'imposait donc comme la solution la plus avantageuse. Toutefois, une

---

<sup>2</sup> Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal, Boréal Express, 1981, p. 158.

<sup>3</sup> Claude Boudreau, *Atlas historique du Québec. Le territoire*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1997, p. 37.

<sup>4</sup> Jean-Pierre Collin, *Histoire de l'urbanisation de la Paroisse de Montréal, 1851-1941*, Montréal, Institut national de la recherche scientifique, INRS-Urbanisation, 1984, p. 25.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 28.

partie de l'extrême est du territoire n'est pas annexée et se constitue, toujours en 1883, en municipalité indépendante : la Ville de Maisonneuve<sup>6</sup>. Le second bloc, au nord-est, est constitué de l'immense paroisse rurale de la Côte-de-la-Visitation, incorporée en municipalité de village en 1870<sup>7</sup>. En 1895, elle est divisée en deux municipalités distinctes soit, le Village de Delorimier et le Village de la Petite-Côte. Ce dernier représente la plus grande portion de territoire et la partie la moins urbanisée de la paroisse initiale. En effet, cette municipalité s'étend des limites de la Longue-Pointe jusqu'à la Ville de Maisonneuve et est bornée au nord-ouest par les frontières des paroisses du Sault-au-Récollet et de Saint-Léonard-de-Port-Maurice<sup>8</sup>. Coïncidant avec les efforts de développement des promoteurs, en 1905 le Village de la Petite-Côte devient la municipalité du Village de Rosemont<sup>9</sup>. Le territoire que nous étudions, soit le lot cadastral 172, fait partie du Village de la Petite-Côte jusqu'en 1905 et correspond à ce que l'on dénomme aujourd'hui le *Vieux Rosemont*.

## 2.2 Le territoire convoité

Les grandes étendues à l'est de Montréal, depuis la réussite entourant le développement de banlieues telles Maisonneuve, commencent rapidement à susciter l'intérêt des hommes d'affaires et de plusieurs sociétés de spéculation foncière. Certains éléments vont néanmoins accélérer son développement et pousser à l'action une poignée de promoteurs qui vont participer, à divers moments durant le XX<sup>e</sup> siècle, à l'urbanisation et à la naissance de nouvelles banlieues à l'est. Le cas rosemontois, grâce à la réunion de certains facteurs déterminants, s'insère dans cette dynamique.

### 2.2.1 Les usines Angus, un élément structurant

Entre 1892 et 1902, le Canadien Pacifique acquiert l'ensemble des terres – situées dans la partie nord du quartier Hochelaga – qui seront nécessaires à la

<sup>6</sup> Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville*, p. 26-28.

<sup>7</sup> Gazette officielle du Québec, 1870, p. 1780-1781.

<sup>8</sup> Statuts de la Province de Québec, 58 Vict., chap. 59.

<sup>9</sup> *Ibid.*, 5 Ed. VII, chap. 49.

construction de ses nouvelles usines. La désuétude des installations de l'entreprise, juxtaposée à une hausse constante de la demande en matériel roulant rendent le déménagement inévitable. Qui plus est, ces ateliers, construits en 1883<sup>10</sup>, n'étaient pas attenants et leur position ne permettait pas les agrandissements majeurs qui auraient été nécessaires. Le Canadien Pacifique, souhaitant réunir sur un même lieu les ateliers de réparation, d'entretien et de production, choisit un grand terrain de 269 acres pour la construction des ateliers Angus. Ce terrain est situé entre les artères actuelles suivantes : le boulevard Saint-Joseph et la rue Rachel, borné d'est en ouest par les rues Bourbonnière et Frontenac<sup>11</sup>. Le chantier, employant des milliers d'ouvriers, débute en septembre 1902 et les usines démarrent la production en 1904.

L'achat de terrains par le Canadien Pacifique entraîne dans son sillon un intérêt nouveau pour les terres adjacentes comme Alexandra Park, dans Hochelaga, qui est d'ailleurs parmi les premiers secteurs à faire l'objet de spéculation foncière. Certaines réclames concernant la vente de lots à bâtir à Viauville et dans Delorimier paraissent aussitôt que le lendemain de l'inauguration du chantier<sup>12</sup>! Les promoteurs fonciers misent bien entendu sur les retombées aux effets structurants qu'aura l'ouverture des ateliers sur l'urbanisation du territoire environnant. Partout, les promoteurs font appel aux usines Angus comme élément clé du développement. Dans les articles touchant les ateliers ou se rapportant aux progrès des travaux, il y a effectivement une nette insistance sur les effets bénéfiques sur le développement urbain qu'aura l'inauguration de ce gigantesque complexe industriel. Par exemple dans cet article paru en janvier 1903 : « C'est une ville nouvelle qui va s'ériger à Hochelaga et qui finira par faire de ce que nous appelons aujourd'hui la partie Est le centre de Montréal »<sup>13</sup>. Il est donc évident que les promoteurs souhaitent profiter de la manne anticipée provoquée par l'ouverture prochaine des installations du

---

<sup>10</sup> Harold A. Innis, *A History of The Canadian Pacific Railway*, Toronto, University of Toronto, 1971, p. 134.

<sup>11</sup> Robert Nahuet, *Une expérience canadienne du taylorisme : le cas des usines Angus du Canadien Pacifique*, mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 1984, p. 90 et 92.

<sup>12</sup> *La Patrie*, 2 septembre 1902, p.4.

<sup>13</sup> *Ibid.*, 31 janvier 1903, p.7.

Canadien Pacifique pour mousser la vente de leurs lots. Les promoteurs pensaient assurément faire de bonnes affaires puisque l'implantation d'usines d'une telle envergure allait nécessairement attirer un grand nombre de travailleurs accompagnés de leurs familles et canaliser l'implantation d'autres manufactures dans le secteur.

### 2.2.2 La terre Crawford

Immédiatement au nord des terrains achetés par le CPR, le domaine agricole Crawford n'échappe pas à la vague de spéculation engendrée par la construction des usines. Correspondant au lot cadastral 172 et s'étendant approximativement de la 1<sup>ère</sup> à la 10<sup>ème</sup> rue, bornée par les usines au sud et par le boulevard Rosemont au nord, cette terre agricole tire sa dénomination de son propriétaire antérieur, le cultivateur Alexander Crawford, déjà décédé à l'époque de l'incorporation du Village de la Petite-Côte. En 1895, dans le premier rôle d'évaluation effectué par la jeune municipalité, c'est déjà la « Succession Crawford » qui apparaît comme propriétaire<sup>14</sup>. Dans *Les origines de Rosemont*, Jean-Jacques Bohémier soutient que la terre Crawford aurait été laissée à l'abandon après la mort d'Alexander<sup>15</sup>. Or, après la consultation des rôles d'évaluation produits par la municipalité de la Petite-Côte, nous remarquons que le domaine compte toujours des occupants, cultivateurs et travailleurs journaliers, au moins jusqu'à la prise de possession par la Rosemount Land Improvement Company en 1903<sup>16</sup>. Néanmoins, à partir de 1898, la terre fait l'objet d'une série de transactions entre des individus partageant des intérêts communs sur lesquels nous reviendrons. En voici l'esquisse : en 1898, la terre est vendue à un manufacturier du nom de Robert Cowans qui, en 1899, la vend à son tour à la Crawford Lands Company dirigée par George Drummond. Trois ans plus tard, la terre est achetée par Herbert Samuel Holt en tant que fidéicommissaire (*trustee*). Ce dernier la cède, en 1903, à la Rosemount Land Improvement Company qui vient

---

<sup>14</sup> Rôle d'évaluation, Municipalité de la Petite-Côte, Archives de la Ville de Montréal, P2, 1895.

<sup>15</sup> Jean-Jacques Bohémier, *Les origines de Rosemont*, Montréal, Comité de Logement de Rosemont, 1980, p. 6.

<sup>16</sup> Rôle d'évaluation, Municipalité de la Petite-Côte, Archives de la Ville de Montréal, P2, 1895.

d'être créée et dont il est le président-fondateur. Les détails de cette transaction sont d'ailleurs publiés dans la « Revue immobilière » de *La Patrie* le 23 avril 1903. Herbert Samuel Holt aurait vendu la terre Crawford pour \$100,000<sup>17</sup>. C'est peu de temps après qu'est établi le tracé des rues, tel qu'il apparaît sur le plan préparé par l'ingénieur civil Charles Goad pour l'annuaire Lovell de l'année 1904<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> *La Patrie*, 23 avril 1903, p. 9.

<sup>18</sup> Charles Goad, *Map of the City of Montreal prepared expressly for Lovell's Montreal Directory, 1903-1904*, Montréal, Lovell, 1904.

Figure 2.1 L'Est de Montréal vers 1904



Tiré de : Charles Goad, *Map of the City of Montreal, 1903-1904*, Montréal, Lovell, 1904.

Les ateliers Angus sont sur fond rose du côté droit, vers le centre. Le lotissement de la terre Crawford est immédiatement au dessus, en vert.

## 2.3 Les promoteurs

Les promoteurs ayant participé au développement de Rosemont font partie d'un petit groupe d'initiés gravitant autour des mêmes sphères d'activités. Les tractations financières et foncières dans lesquelles ils sont impliqués ainsi que leurs parcours professionnels révèlent des liens étroitement ficelés. Par exemple, George Drummond et Herbert Samuel Holt étaient engagés dans la Royal Trust and Fidelity, une société associée à la Banque de Montréal dont Drummond est vice-président<sup>19</sup>. Holt, en plus d'être présent à une centaine de conseils d'administration, agissait entre autres en tant que président de la Montreal Light, Heat & Power<sup>20</sup>. Si les hommes que nous avons mentionnés antérieurement ne sont pas tous engagés à long terme dans le développement de cette nouvelle banlieue, certains, comme Holt et surtout Dandurand ont vraiment orienté son essor.

### 2.3.1 Herbert Samuel Holt

Président-fondateur de la Rosemount Land Improvement Company, Herbert Samuel Holt est né en Irlande en 1856<sup>21</sup>. Détenant une formation en ingénierie, il arrive au Canada en 1875<sup>22</sup>. Il sera d'abord employé par plusieurs compagnies ferroviaires du Québec et de l'Ontario en tant qu'ingénieur en chef<sup>23</sup>. C'est en 1883 que débute sa collaboration avec le Canadien Pacifique qui prolonge alors ses rails à travers l'Ouest<sup>24</sup>. James Ross, en charge de ce projet d'envergure, recrute le jeune Holt au poste d'ingénieur en chef pour la construction des voies à travers les

<sup>19</sup> Jean-Jacques Bohémier, *op. cit.*, p. 7 et 17-19.

<sup>20</sup> Éric Coupal et Josée Lefebvre, « Promoteurs immobiliers », Ville de Montréal, Centre d'histoire de Montréal, Montréal Clic, 2006. <http://ville.montreal.qc.ca>.

<sup>21</sup> Trois dictionnaires biographiques consultés mentionnent trois lieux de naissance différents soit, Dublin, Kildare et Geashill. Voir : W. S. Wallace (éd.) *The Macmillan Dictionary of Canadian Biography*, Toronto, Macmillan, 1985, p. 365 ; Gerald Hallowell (éd.), *The Oxford Companion to Canadian History*, Don Mills (Ontario), Oxford University Press, 2004, p. 289 et Jean Coumoyer, *La Mémoire du Québec de 1534 à nos jours. Répertoire de noms propres*, Montréal/Paris, Les Éditions internationales Alain Stanké, 2001, p. 643.

<sup>22</sup> L'un des dictionnaires interrogé affirme que Holt arrive au Canada en 1873. Voir : Gerald Hallowell (éd.), *op. cit.*, p. 289

<sup>23</sup> John Murray Gibbon, *Steel of Empire. The Romantic History of The Canadian Pacific, The Northwest Passage of Today*, Toronto, McClelland & Stewart, 1935, p. 353.

<sup>24</sup> W. S. Wallace (éd.), *op. cit.*, p. 365.

Rocheuses canadiennes<sup>25</sup>. Sa carrière auprès des compagnies de chemin de fer lui aura forcément permis d'accumuler un certain pécule et de faire des contacts importants dans le milieu des affaires, mais il se tourne rapidement vers d'autres champs d'action. En effet, à compter des années 1890, il s'intéresse à la finance et aux activités bancaires qui assureront vraiment sa fortune. En effet, Holt assume, entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et son décès en 1941, des postes de direction dans plusieurs grandes sociétés canadiennes. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, il siège déjà aux conseils d'une trentaine d'entreprises d'importance dont la Banque Royale du Canada, la Montreal Light, Heat & Power, la Montreal Trust et la Dominion Textile<sup>26</sup>. Il renoue également avec le Canadien Pacifique durant la Première Guerre mondiale en siégeant à son conseil d'administration<sup>27</sup>. Sans produire la liste exhaustive des sociétés dans lesquelles il est impliqué à un moment où à un autre de sa vie active, mentionnons que l'empire financier qu'il se bâtit durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle est vraiment tentaculaire. En effet, s'il ne siège pas lui-même à certains conseils, ce sont de proches collaborateurs, avec lesquels il est souvent associé dans d'autres projets, qui représentent ses intérêts. De la sorte, Holt se retrouve présent dans toutes les hautes sphères et ce, dans tous les domaines de l'économie allant de la finance, aux chemins de fer en passant par l'électricité, les moyens de transports et la spéculation foncière.

### 2.3.2 Ucal-Henri Dandurand

Né en 1866 et décédé en 1941, Ucal-Henri Dandurand est considéré comme le principal acteur du développement de Rosemont. D'abord commerçant, ce spéculateur foncier et agent d'immeuble compte déjà, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, parmi les hommes les plus influents de la bourgeoisie montréalaise<sup>28</sup>. Cousin du célèbre sénateur Raoul Dandurand et fruit d'un mariage franco-écossais, Ucal-Henri

<sup>25</sup> John Murray Gibbon, *op. cit.*, p. 250.

<sup>26</sup> Gilles Galichan, « De la Montreal Light, Heat and Power à Hydro-Québec ». In *Hydro-Québec. Autres temps, autres défis*, sous la dir. d'Yves Bélanger et Robert Comeau, Ste-Foy, Presses de l'Université du Québec, 1995, p. 64.

<sup>27</sup> Harold A. Innis, *op. cit.*, p. 275.

<sup>28</sup> Éric Coupal et Josée Lefebvre, « Ucal-Henri Dandurand », Ville de Montréal, Centre d'histoire de Montréal, 2006. <http://ville.montreal.qc.ca>.

Dandurand est bilingue, qualité importante à une époque où le milieu des affaires est généralement contrôlé par une élite anglophone. Ses activités de promotion dans plusieurs banlieues et quartiers montréalais lui ont donc valu d'accéder à une aisance financière lui méritant une place de choix tant dans l'univers politique que dans le monde des affaires. Entre autres, il participe au début du siècle au développement de Verdun, Sainte-Geneviève-de-Pierrefonds, Cartierville, Bordeaux, etc.<sup>29</sup>. Outre ses qualités d'homme d'affaires, Dandurand a la réputation d'être un personnage plutôt excentrique. Père de onze enfants, il devait organiser les déplacements familiaux. Ceux-ci devenaient évidemment hasardeux avec les transports disponibles à l'époque. Ayant bien entendu les moyens de ses ambitions, Dandurand fit adapter, en 1910, un camion pouvant confortablement accommoder vingt personnes assises. Muni d'une cuisinette, d'une toilette et de lits, la « Pullman », véritable ancêtre du véhicule récréatif d'aujourd'hui, était le moyen de transport de prédilection des Dandurand pour se rendre à leur maison d'été de Rosemère ou à leur résidence à Verdun<sup>30</sup>. Il se fera remarquer non seulement en tant que premier montréalais à posséder une automobile mais également en tant que fondateur du Royal Canadian Automobile Club. Il utilise même sa passion pour les automobiles comme élément promotionnel : « [...] trois automobiles et autres voitures disponibles pour aller voir les lots »<sup>31</sup>.

Ucal-Henri Dandurand est également innovateur en affaires. En ce sens où il est le premier à faire la promotion de ses lots à bâtir par la vente à tempérament. C'est-à-dire que le vendeur propose de répartir le prix d'achat en plusieurs paiements partiels dont les dates et les formes sont souvent prévues par un contrat. Par exemple, dans une réclame de la Rosemount Land parue dans *La Patrie* en 1903 on demande acompte de « \$10.00 comptant et \$4.00 par mois sans intérêts<sup>32</sup> » pour l'achat d'un terrain dans Rosemont. Cette technique de vente a certainement permis à des familles issues de milieux modestes d'accéder plus facilement à la propriété.

---

<sup>29</sup> Claire Poitras, « Gohier, Édouard ». In *Dictionnaire biographique du Canada*, 2006. <http://www.biographi.ca/FR/index.html>.

<sup>30</sup> Éric Coupal et Josée Lefebvre, « Ucal-Henri Dandurand », *op. cit.*

<sup>31</sup> *La Patrie*, 26 avril 1903, p.19.

<sup>32</sup> *Ibid.*, 6 juin 1903, p. 17.

Si toutefois Ucal-Henri Dandurand est le premier à l'utiliser à Montréal, la vente à tempérament sera récupérée par d'autres promoteurs et sera assez rapidement généralisée. Nous reviendrons toutefois plus longuement sur les techniques de vente adoptées par la Rosemount Land Improvement Company dans la section portant sur la stratégie promotionnelle.

En plus de ses activités liées à la spéculation foncière, Ucal-Henri Dandurand, membre du Montreal Board of Trade et de la Chambre de Commerce, est aussi présent sur la scène politique municipale. En 1904, simultanément à l'ouverture des usines Angus et au moment où la promotion des terrains contigus aux ateliers atteint des sommets, Dandurand est en pleine campagne électorale pour la course à la mairie de Montréal. Il est alors défait par Hormisdas Laporte qui bénéficie de l'appui de la presse et des réformistes. Ce revers est assez révélateur de la place qu'occupait Dandurand dans l'opinion des Montréalais et plus largement dans l'opinion publique. Il a été associé – avec raison – aux grands monopoles, formés par un petit groupe d'hommes concentrant et se partageant une part impressionnante des richesses. Bien entendu, ses liens avec Herbert Samuel Holt, président de l'impopulaire Montreal Light, Heat & Power<sup>33</sup> n'aident en rien à se défaire de cette image. Sa candidature aux élections de 1904 est aussi liée à la réussite financière de ses projets en tant que promoteur. Comme Paul-André Linteau le soulève : « Le promoteur voit à ce que ses intérêts soient bien représentés au conseil municipal en y siégeant lui-même ou en s'appuyant sur un conseil qui lui est inféodé »<sup>34</sup>. Cela dit, Dandurand était fervent partisan des annexions et une accession à la mairie pouvait directement servir ses ambitions. D'abord, l'absorption de villes ou de villages indépendants où Dandurand est impliqué lui permettrait d'éviter l'investissement de sommes importantes pour la mise en place d'infrastructures comme l'aqueduc, les égouts et l'éclairage des rues. De plus, la Ville de Montréal doit négocier avec des compagnies privées – dans lesquelles les collaborateurs de Dandurand sont impliqués – pour équiper les

---

<sup>33</sup> Clarence Hogue (sous la dir.), *Québec, un siècle d'électricité*, Montréal, Éditions Libre Expression, 1979, p. 63-67.

<sup>34</sup> Paul-André Linteau, *Maisonnette ou comment des promoteurs fabriquent une ville*, p. 39.

territoires annexés. La résultante finale est donc une rentabilisation accrue des terrains achetés à des fins de spéculation. Dandurand sera toutefois élu en 1910 mais, en qualité de conseiller municipal du quartier Saint-Jacques<sup>35</sup>.

#### 2.4 La stratégie promotionnelle

Le 20 janvier 1903, la Rosemount Land Improvement Company est incorporée en vue de promouvoir la terre Crawford. Son président, Herbert Samuel Holt, recrute comme requérants : Ucal-Henri Dandurand en tant que gérant-directeur, Raoul Dandurand, l'avocat Louis Boyer, l'ancien maire de Montréal et ministre de la Marine et des Pêcheries Raymond Préfontaine, l'intendant de chemins de fer Charles Worthington, le prêtre Auguste Provost, le marchand Eugene Wilder, Joseph Vanier et John Stuart Norris<sup>36</sup>. L'avis d'incorporation est très évocateur du rôle qu'auront – théoriquement – à assumer les promoteurs de la Rosemount Land. Comme nous le détaillerons dans la section portant sur la mise en place d'infrastructures, les promoteurs s'étaient engagés, dès l'incorporation de la société, à équiper le territoire. En effet, la compagnie devait « améliorer les immeubles acquis [en] les subdivisant en lots, ouvrant les rues et construisant des trottoirs, érigeant des bâtisses et construisant et installant des aqueducs, des canaux et des systèmes d'éclairage [...] ou obtenir la construction et l'installation des améliorations ci-dessus et de téléphones et de télégraphes [...] »<sup>37</sup>.

Si la majorité des membres de cette société jouent un rôle plutôt effacé voire même obscur, Ucal-Henri Dandurand, quant à lui, est vraiment au premier plan en ce qui concerne la promotion des terrains résidentiels du lot cadastral 172. En effet, peut-être en sa qualité d'agent d'immeubles et de personnage connu des Montréalais, le nom de Dandurand est de toutes les réclames publicitaires parues dans la presse. Il a vraisemblablement le mandat de promouvoir la vente des lots de la Rosemount Land Improvement Company et il en est sans doute le seul véritable

---

<sup>35</sup> Éric Coupal et Josée Lefebvre, « Ucal-Henri Dandurand », *op. cit.*

<sup>36</sup> Gazette officielle du Québec, 1903, p. 249.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 250.

agent. Dans les rôles d'évaluation du Village de la Petite-Côte, alors que la terre vient d'être lotie et dans ceux, après 1905, de la municipalité de Rosemont, c'est conjointement qu'apparaissent la Rosemount Land et « Dandurand Gérant-Directeur » en tant que propriétaires<sup>38</sup>. Même dans un atlas de la ville de Montréal paru en 1907, alors que le lot cadastral 172 est déjà annexé, il demeure toutefois identifié comme « Rosemount » et marqué du sceau « U.-H. Dandurand »<sup>39</sup>. Les autres associés ne semblent donc impliqués dans la Rosemount Land Company qu'en tant qu'investisseurs.

Nous avons mentionné précédemment qu'Ucal-Henri Dandurand utilisait la vente à tempérament. Si nous ignorons où et à quel moment il met pour la première fois à l'épreuve cette technique de vente<sup>40</sup>, la promotion des lots rosemontois est marquée par cette stratégie. Grâce aux publicités parues dans les journaux montréalais, nous pouvons toutefois supposer que dans le cas de Rosemont, la vente à tempérament apparaît dans la stratégie publicitaire durant le mois d'avril 1903. Fait étonnant, Dandurand fait la promotion des terrains de Rosemont plus d'un mois avant l'achat officiel de la ferme Crawford par la Rosemount Land à Herbert Samuel Holt. C'est dire que cette transaction n'était pas une surprise et que les individus concernés étaient soigneusement informés. Nous avons également suggéré que la vente à tempérament aurait permis à des ménages à petit revenu d'acheter un lot à bâtir. D'abord, cette méthode de vente n'a certainement pas été adoptée par Ucal-Henri Dandurand dans un élan d'altruisme envers la classe laborieuse. Bien évidemment, il souhaitait avant tout trouver rapidement des acquéreurs pour ses terrains et de là, rentabiliser le plus tôt possible ses investissements fonciers. À une époque où l'accès à la propriété est difficile et où cependant le discours encourageant à la propriété se fait de plus en plus insistant, ses offres trouvaient-elles écho? Dans le cas de Rosemont, la majorité des acheteurs initiaux ne semblent pas être issus de la classe ouvrière. En 1904, les mêmes personnes apparaissent comme propriétaires

<sup>38</sup> Rôle d'évaluation, Municipalité de la Petite-Côte, Archives de la Ville de Montréal, P2, 1903 et 1904 ; Rôle d'évaluation, Municipalité de Rosemont, Archives de la Ville de Montréal, P3, 1905.

<sup>39</sup> A.R. Pinsonneault, *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, 1907, planche 4.

<sup>40</sup> Nous savons néanmoins que Dandurand, en octobre 1902, fait la promotion des lots à bâtir du projet Alexandra Park dans Hochelaga par la vente à tempérament. Voir : *La Patrie*, 3 octobre 1902, p. 5.

pour plusieurs lots à bâtir et leurs terrains demeurent généralement vacants. Par exemple, C. Déguise, originaire de Sainte-Geneviève de Batiscan, achète plusieurs lots entre 1903 et 1904. Or, M. Déguise n'habitera jamais ce secteur et ses lots seront vendus séparément entre 1905 et 1910<sup>41</sup>. C'est dire que plusieurs acheteurs s'improvisent spéculateurs fonciers et souhaitent revendre leurs lots à bon prix. De plus, la vente à tempérament permettait aux acheteurs de plusieurs lots de ne verser qu'une partie du prix d'achat initial puisqu'ils les revendaient à profit. Certaines publicités de la Rosemount Land Improvement Company abondent en ce sens puisqu'elles clament: « Offre spéciale aux constructeurs et spéculateurs. Un lot sera donné absolument Gratis pour chaque 10 LOTS achetés par une seule personne »<sup>42</sup>. Ainsi, la stratégie promotionnelle adoptée par Ucal-Henri Dandurand et la Rosemount Land vise, dans un premier temps, la classe aisée, plus susceptible d'acheter rapidement les lots offerts. En effet, entre vendre une dizaine de lots à la fois ou s'en départir un à un, le choix est évident pour un promoteur qui souhaite s'enrichir rapidement et satisfaire ses associés.

---

<sup>41</sup> Rôle d'évaluation, Municipalité de la Petite-Côte, Archives de la Ville de Montréal, P2, 1904 ; Rôle des valeurs locatives, quartier Sainte-Marie de la Cité de Montréal, Archives de la Ville de Montréal, VM2, 1910.

<sup>42</sup> *La Patrie*, 16 mai 1903, p. 19.



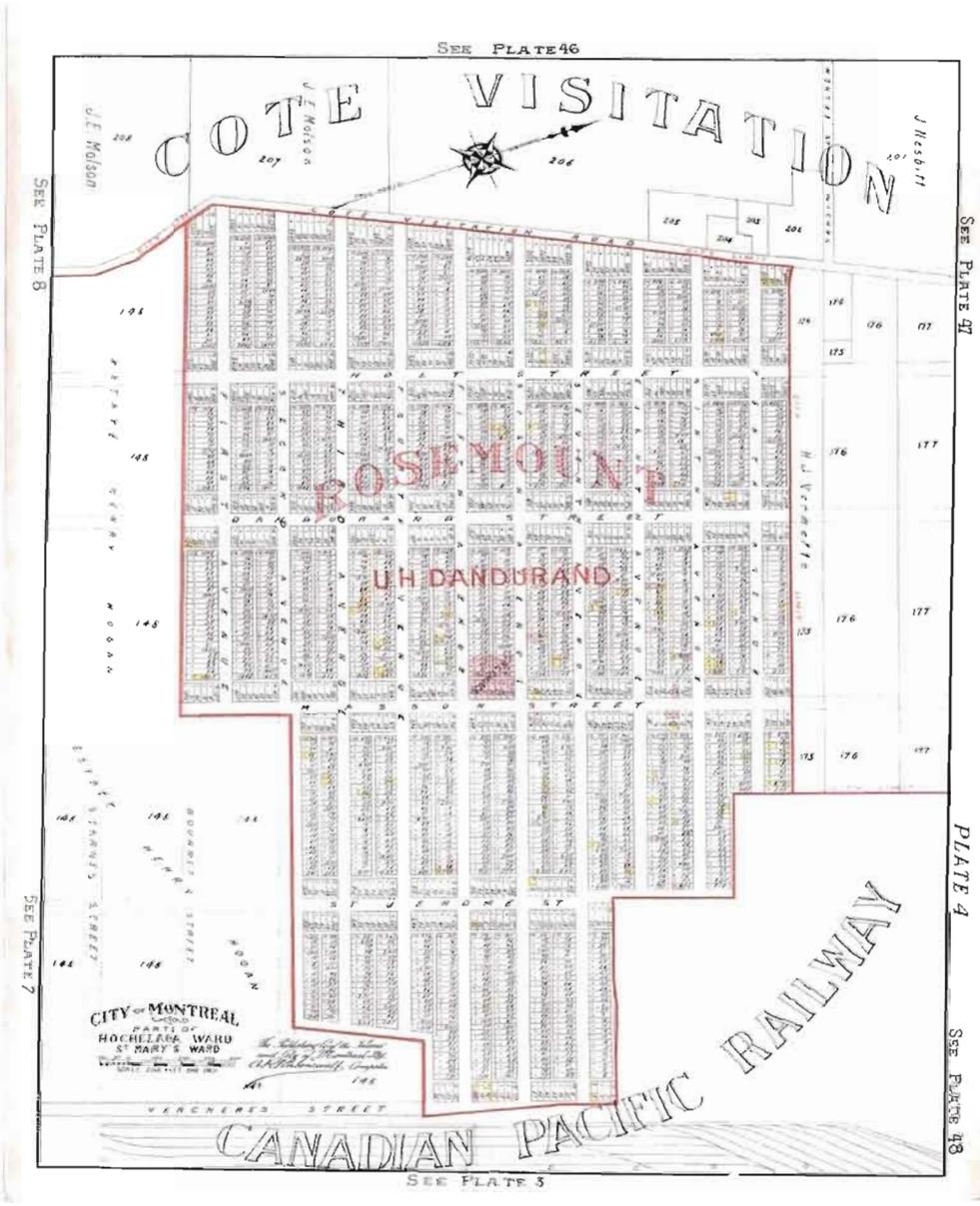
Contrairement à la stratégie employée pour la promotion des banlieues comme Maisonneuve ou Ville Mont-Royal, les promoteurs à l'œuvre dans Rosemont font appel à une stratégie simple qui vise avant tout à rentabiliser leurs investissements. En outre, Herbert Samuel Holt et Ucal-Henri Dandurand n'usent pas de séduction envers les entreprises industrielles pour qu'elles viennent s'établir ni ne prévoient dans leurs plans un environnement marqué au sceau du « bon vivre ». En effet, ils misent avant tout sur les répercussions portées par l'unique, mais imposante, présence des usines Angus. Si la stratégie publicitaire s'adresse à une clientèle de constructeurs et de petits spéculateurs, l'aspect général de la ville que les promoteurs projettent vise plutôt une population issue des classes ouvrière et moyenne. Notamment, le tracé des rues et les espaces verts ne ressemblent en rien aux aménagements que l'on retrouve dans les banlieues bourgeoises ou encore à ceux issus de la politique d'embellissement promue à Maisonneuve durant la deuxième décennie du XX<sup>e</sup> siècle. Or, c'est par un plan en damier très simple que les promoteurs lotissent la terre Crawford. Aussi, du lotissement résulte un grand nombre de terrains, mais de très petite taille soit, 2 553 lots<sup>43</sup> de 25 pieds de front par 75 à 100 pieds de profondeur<sup>44</sup> (1875 à 2500 pieds carrés). Rien de très attrayant et rien pour impressionner les familles aisées.

---

<sup>43</sup> Ce nombre provient de l'atlas de Pinsonneault mais, dans les procès-verbaux du Village de la Petite-Côte, on affirme qu'il y a 2 362 lots à bâtir. Voir : A.R. Pinsonneault, *op.cit.*, planche 4 et Procès-verbaux de la municipalité du Village de la Petite-Côte, 2 et 9 mars 1903, P2, Archives de la Ville de Montréal.

<sup>44</sup> Roger Sabourin, *Rosemont, mon quartier*, Montréal, La Société d'Histoire Rosemont-Petite-Patrie, p. 6.

Figure 2.3 Plan de lotissement de la terre Crawford



Tiré de : A.R. Pinsonneault, Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard, 1907.  
 Lotissement de la terre Crawford avec, au centre, l'emplacement réservé pour une église catholique.  
 Ce plan montre bien que quatre ans après la division en lots, très peu sont effectivement occupés.

## 2.5 La mise en place d'infrastructures urbaines

En 1903, la municipalité du Village de la Petite-Côte, confrontée à la présence des promoteurs de la Rosemount Land Improvement Company qui s'activent déjà au lotissement du domaine agricole Crawford, doit encadrer et réglementer ces activités foncières dans l'objectif évident de percevoir des taxes. Dans les procès-verbaux du conseil municipal du mois de mars 1903, le sujet occupe manifestement les édiles. Le 2 mars, les conseillers discutent d'une proposition du gérant-directeur de la compagnie, Ucal-Henri Dandurand. Il offre au conseil de « [...] de payer dix centains [sic] (10 cts) [en taxes à la municipalité] par lots [sic] sur leur propriété pour l'espace de cinq ans avec l'entente que tous les lots qui seront vendu [sic] dans l'espace des cinq années seront évalués au prix ordinaire et que la réduction de dix cents par lots [sic] seront [sic] aux propriétaires. » Le conseil souhaite, quant à lui, que la Rosemount Land paie 15¢ pour chaque lot. Face au désaccord des élus, la motion est soumise au vote et la proposition de Dandurand est acceptée<sup>45</sup>.

À la séance suivante du conseil, le 9 mars 1903, dans un texte en huit volets, la municipalité pose les bases des droits et obligations de la Rosemount Land et reprend donc l'entente élaborée la semaine précédente. On peut lire aux points 3 et 4, que « [...] la Rosemount Land Improvement Company a demandé de convenir d'une somme de deniers payable annuellement en commutation de taxes municipales [...] et le que conseil adopte une résolution selon laquelle « La compagnie [...] paiera annuellement comme taxes municipales [...] une somme de dix cents pour chacun des deux mille trois cent soixante deux subdivisions en lots a [sic] bâtir du numéro officiel cent soixante douze du cadastre de la Côte Visitation donc [sic] il est propriétaire ». Toutefois, le conseil municipal précise que cet accord « [...] n'aura d'effet que durant les cinq années à compter de la confection du prochain rôle d'évaluation ». Si l'ensemble du texte est fidèle aux résolutions prises durant la séance du 2 mars, la municipalité modifie toutefois un élément important. En effet, elle ne permet plus aux futurs propriétaires des lots de bénéficier de

---

<sup>45</sup> Procès-verbaux, municipalité du Village de la Petite-Côte, Archives de la Ville de Montréal, P2, 2 mars 1903.

l'entente avec la Rosemount Land Improvement Company. En d'autres termes, dès que les terrains n'appartiennent plus à la compagnie, les avantages concédés par la municipalité deviennent caduques. Ainsi, les nouveaux propriétaires des lots devront payer au Village de la Petite-Côte des taxes municipales estimées « [...] d'après les dispositions du code municipal [...] » et non d'après l'accord du 9 mars 1903. Le conseil oblige également la Rosemount Land à acquitter des taxes sur les bâtiments qu'elle construira sur ses lots, le montant de ces taxes devant également être établi selon les normes municipales. Ainsi, la commutation de taxes ne s'applique que dans le cas des lots vacants, toujours propriété de la compagnie de promotion. De plus, le conseil ajoute que cette entente ne s'applique pas aux travaux à effectuer sur les cours d'eau, les fossés, les clôtures ou les chemins de front.

Conscient des retombées avantageuses engendrées par l'exploitation du lot cadastral 172, le conseil accepte donc de réduire le montant des taxes annuelles pour une période de cinq ans. Un compromis avantageux dans l'esprit des conseillers puisque la compagnie est dans l'obligation de doter le territoire d'infrastructures (ouverture de rues, trottoirs, ruelles, etc.) et ainsi, « la municipalité est appelée [sic] à bénéficier par suite de la dite exploitation par le surcroît de revenus quelle [sic] en retirera par l'augmentation de la population et par les améliorations que la dite compagnie fera sur sa propriété »<sup>46</sup>. Nous pouvons supposer que le promoteur, même si la municipalité ne manifeste pas d'objections majeures au projet, exerce des pressions sur le conseil afin que les décisions rendues soient avantageuses pour la Rosemount Land Improvement Company.

Le 2 avril 1906, le conseil municipal de Montréal adopte un règlement pour annexer le lot cadastral 172<sup>47</sup>, ce qui est d'ailleurs résumé brièvement par le journal *La Patrie* le jour suivant<sup>48</sup>. L'idée d'annexer cette partie du Village de Rosemont à

---

<sup>46</sup> Procès-verbaux, municipalité du Village de la Petite-Côte, 9 mars 1903, Archives de la Ville de Montréal, P2.

<sup>47</sup> Règlement no. 353, Archives de la Ville de Montréal, VM1, S33, 1906 et Statuts de la Province de Québec, 7 Ed.VII, c. 63.

<sup>48</sup> *La Patrie*, 3 avril 1906, p. 7.

Montréal occupe les édiles au moins depuis décembre 1905<sup>49</sup>. En effet, le règlement avait déjà été approuvé par les conseils municipaux de Montréal et Rosemont et avait eu l'appui des électeurs propriétaires de Rosemont en janvier 1906<sup>50</sup>. Si le règlement mentionne toutes les étapes menant à son adoption finale, il mentionne également à quoi la Cité de Montréal s'engage. D'abord, Montréal « [...] assumera une part proportionnelle de la dette actuelle de la municipalité du village [sic] de Rosemont, à savoir : la somme de cinq cent dollars (\$500) ». Puis, elle « [...] paiera à F.-C. Laberge, ingénieur civil, la valeur des plans préparés [...] pour les niveaux de rues et d'autres travaux [...] pourvu, néanmoins, que les honoraires n'excèdent pas la somme de trois mille dollars ». Le lot cadastral 172, est donc « [...] incorporé à la cité de Montréal et sera soumis à tous les règlements de la cité de Montréal [...] » et sera « [...] sujet à tous les devoirs et obligations prescrits par la charte de la cité de Montréal et les statuts qui l'amendent »<sup>51</sup>. Si aucune indication claire ne figure dans les procès-verbaux ou dans le règlement lui-même, nous pouvons supposer que Montréal s'engage à mettre en place les infrastructures de base, comme c'est le cas dans d'autres quartiers montréalais.

Intégré au quartier Sainte-Marie, ce territoire est la première partie du Village de Rosemont à être absorbée par la métropole. Une autre portion, est annexée en 1908. Cette fois, il s'agit de quatre lots cadastraux, les lots 208, 209, 210 et 211, situés à l'extrême nord-ouest de la banlieue<sup>52</sup>. En juin 1910, la partie restante de la municipalité initiale est elle aussi annexée. De la sorte, l'entièreté du territoire est intégrée à la Cité de Montréal sous la dénomination de quartier Rosemont<sup>53</sup>.

L'annexion de 1906, survenue une année seulement après le changement de statut de la municipalité, dévoile également un pan de la stratégie adoptée par la Rosemount Land Improvement Company. Afin de mettre en place les infrastructures

---

<sup>49</sup> Procès-verbaux, Ville de Montréal, Archives de la Ville de Montréal, VM1, 1<sup>er</sup> décembre 1905.

<sup>50</sup> Procès-verbaux, municipalité du Village de Rosemont, Archives de la Ville de Montréal, P3, 12 janvier, 1906.

<sup>51</sup> Règlement no. 353, Archives de la Ville de Montréal, VM1, S33, 1906.

<sup>52</sup> Statuts de la Province de Québec, 8 Ed.VII, c. 84.

<sup>53</sup> *Ibid.*, 1 Geo. V, c. 48.

de base dont un réseau d'égouts et d'aqueduc, des sommes importantes doivent être investies par la municipalité et ses citoyens. Sans compter les frais additionnels engendrés par le macadamisage des rues, l'aménagement de trottoirs, l'installation d'un système d'éclairage urbain, etc. Alors que les promoteurs promettaient l'installation de telles infrastructures, à leurs frais, aux conseillers municipaux du Village de la Petite-Côte, il semble qu'outre l'ouverture de rues, peu de choses aient effectivement été accomplies sur ce plan entre 1903 et 1906. La jeune municipalité étant sans doute incapable de réunir les deniers nécessaires, l'annexion de la portion urbanisée de son territoire par la Cité de Montréal représentait certainement une avenue intéressante, sinon nécessaire. Les procès-verbaux du Village de Rosemont étant muets à ce sujet, nous pouvons toutefois supposer que la Rosemount Land Improvement Company et Ucal-Henri Dandurand exerçaient une pression en ce sens. Avec l'annexion, la compagnie gagne sur tous les plans. Puisque Montréal devra nécessairement investir, cela lui permet, d'une part, d'éviter le financement des infrastructures et d'autre part, le territoire nouvellement équipé attirera assurément un bassin d'acheteurs potentiels pour ses lots. Puisque l'annexion survient très tôt dans l'histoire du développement du lot cadastral 172 l'interrogation suivante s'impose : est-ce que les actionnaires de la Rosemount Land Improvement Company avaient, dès le début, prévu l'annexion? Or, si l'intervention montréalaise n'était pas anticipée, c'est possiblement une voie pour laquelle ils militèrent.

Suite à cette annexion, une quantité de travaux sont entrepris par la Cité de Montréal afin de doter d'infrastructures le territoire promu par la Rosemount Land Improvement Company. La métropole entreprend notamment des travaux concernant l'aqueduc et les égouts. Il semble que dans un premier temps, les efforts aient été plutôt timides. En effet, durant l'année 1907, la Cité ne met en chantier qu'un seul égout, situé sur la rue Verchères<sup>54</sup>. Toutefois, durant la même année,

---

<sup>54</sup> *Corporation Accounts of the City of Montreal and Reports of the Chiefs of Departments for the Year 1907*, Montréal, A.P. Pigeon, Printer, 1908, p. 42.

plusieurs lampes extérieures sont installées, toutes près de la rue Masson<sup>55</sup>. Les 4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> avenues logeaient, tout près de cette artère, les deux premières églises de Rosemont, l'église catholique Sainte-Philomène et la Rosemount Methodist Church. La mise en place de ce système d'éclairage urbain résulte donc certainement d'une plus grande activité et affluence dans ce secteur. C'est l'année suivante que des travaux d'envergure sont entrepris. Sur les 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> avenues ainsi que sur les rues Verchères et Masson, des égouts sont mis en chantier et sont complétés durant l'année<sup>56</sup>. Des tuyaux et valves d'aqueduc sont également aménagés sur la rue Masson<sup>57</sup> et l'éclairage des rues est amélioré sur les 6<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> avenues près de la rue Dandurand<sup>58</sup>. Le nord du lot cadastral 172, soit au-delà de la rue Holt, ne fera l'objet de travaux qu'à partir de 1909. Le réseau est alors prolongé sur les avenues jusqu'à la hauteur du boulevard Rosemont<sup>59</sup>.

Les terrains promus par la Rosemount Land bénéficient donc, avant 1909, de services publics relativement imparfaits. Ce lot cadastral est annexé à la Cité de Montréal en 1906, pour justement éviter les frais élevés associés à la mise en place d'infrastructures. Néanmoins, il semble que cette première annexion par Montréal ait présenté des résultats mitigés qui sont vertement critiqués par Ucal-Henri Dandurand :

J'estime que la situation intolérable dans laquelle on vous laisse ne doit pas se prolonger plus longtemps. Vous êtes soumis aux mêmes obligations que les contribuables de la ville, vous devez donc jouir des mêmes avantages. [...] jamais on ne vous donne rien : ni égout, ni eau, ni rues, ni trottoirs [...]. La ville vous met dans l'impossibilité d'avoir des tramways parce que vous n'avez pas de rue convenable. [...] la ville vous empêche de vous rendre à votre travail, parce

---

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>56</sup> *Corporation Accounts of the City of Montreal and Reports of the Chiefs of Departments for the Year 1908*, Montréal, A.P. Pigeon, Printer, 1909, Schedule no. 4.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 16.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>59</sup> *Gazette municipale de Montréal*, Montréal, Hôtel de Ville, Trésorier de la Ville de Montréal, vol. 6 et 7, 1909 et 1910.

qu'elle ne fait pas les démarches nécessaires auprès du Canadien Pacifique dont les trains obstruent les rues<sup>60</sup>.

Bien entendu, Dandurand étant impliqué dans le développement de Rosemont prend le parti des citoyens mécontents. De plus, cette sortie s'inscrit visiblement dans sa stratégie politique puisqu'il est candidat aux élections de 1910. Même si ses propos sont excessifs, il n'en demeure pas moins qu'entre 1903 et 1908, peu de travaux visant à améliorer la qualité des services publics ont été faits. Comme Roger Sabourin le mentionne, la présence de puits artésiens<sup>61</sup> rendait peut-être moins urgente la réalisation de travaux, du moins ceux liés à l'aqueduc. Il est ainsi certainement compréhensible que la croissance démographique de Rosemont accuse une certaine lenteur et que les quartiers et les banlieues limitrophes, dotés d'infrastructures, accueillent une bonne partie de la main-d'œuvre des usines Angus. Manifestement, le Village de Rosemont est, malgré les efforts des promoteurs, impuissant à rivaliser avec les autres localités de l'est de l'île. En effet, Hochelaga et la ville de Maisonneuve, davantage urbanisés, offraient sans doute un service mieux adapté aux besoins des résidents. Mentionnons à cet effet la disponibilité de logements accessibles aux ménages ouvriers, des services publics bien établis et une desserte par tramway plus ancienne et plus étendue<sup>62</sup>.

## 2.6 Le tramway : initiateur du développement urbain?

L'historiographie relative à l'histoire urbaine insiste sur l'incidence des infrastructures de transport sur la croissance et l'étalement du territoire urbanisé. Sans toujours s'y intéresser de manière constante, les chercheurs envisagent ce facteur comme étant hiérarchiquement l'un des plus significatifs en ce qui a trait à l'émergence de communautés suburbaines. L'article de David B. Hanna à propos des réseaux de transport montréalais et l'étalement urbain est, en ce sens,

---

<sup>60</sup> Discours d'Ucal-Henri Dandurand lors d'une assemblée publique à Rosemont, publié dans le quotidien *La Patrie* en 1909; cité dans Jean-Jacques Bohémier, *op. cit.*, p. 12.

<sup>61</sup> Roger Sabourin, *op. cit.*, p. 61.

<sup>62</sup> Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville*, p. 76.

particulièrement évocateur<sup>63</sup>. Comme plusieurs autres auteurs, Hanna démontre comment d'abord, les voies des trains de banlieues, puis les lignes du réseau de tramways, « incitent une partie de la population à s'établir en îlots éparpillés le long des axes de desserte »<sup>64</sup>. Par ailleurs, ce serait la desserte par les lignes de tramways qui aurait, d'une part, attiré une population plus modeste en périphérie et, d'autre part, entraîné un essor significatif de la taille des municipalités de banlieue montréalaises<sup>65</sup>.

Il importe maintenant de se pencher davantage sur la desserte par le réseau de tramways du territoire rosemontois. Suite à l'examen de plusieurs cartes du réseau pour la période 1904 à 1929, il appert que les lignes du tramway montréalais ne s'étirent généralement pas très loin vers le nord, mais desservent efficacement les ateliers Angus. En effet, dès l'inauguration du complexe industriel, les lignes de tramway, partant surtout des localités voisines (Maisonneuve et Hochelaga) et du centre-ville vont prolonger leurs trajets pour atteindre les entrées principales des ateliers du Canadien Pacifique<sup>66</sup>. Certaines de ces lignes prennent leur source d'aussi loin que Westmount, la gare Atwater et la Place D'Armes. À Montréal, contrairement à certaines compagnies de transports d'autres grandes villes, la Montreal Street Railway, opérant la majorité du réseau, fait le choix de prendre peu de risques. En d'autres termes, elle opte pour une politique prudente en ne devançant généralement pas le développement résidentiel en prolongeant ses lignes<sup>67</sup>. L'extension du réseau sur le territoire de Rosemont va en fait coïncider avec le boom démographique et résidentiel de la décennie 1920-1930. En effet, entre 1923 et 1929, de nombreuses lignes seront prolongées tant dans l'axe nord/sud que dans l'axe est/ouest. Si en 1910 il n'y avait que les usines Angus à être

---

<sup>63</sup> David B. Hanna, « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal ». In *Barcelona-Montréal. Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*, Horacio Capel et Paul-André Linteau (éd.), Barcelone, Publicacions Universitat de Barcelona, 1998, p. 117-132.

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 120.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 122.

<sup>66</sup> Jacques Pharand, *Network modifications / Modification au réseau, 1886-1966*, Montréal, STCUM, 2000, p. 5 et 45.

<sup>67</sup> Paul-André Linteau, « Le transport en commun dans les villes ». In *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, sous la dir. de Normand R. Ball, Montréal, Boréal, p. 87-88.

desservies, par la rue Nolan et le boulevard Rosemont via le boulevard Pie IX, la Compagnie des tramways de Montréal va ajouter un itinéraire sur la rue Masson au cours des années 1920. Ce trajet, le 95, apparaît en 1923 pour devenir, en 1929, la ligne 7<sup>68</sup>. La zone bornant les usines Angus est également mieux desservie. En effet, les lignes de tramway 9, 75 et 87 s'arrêtent aux quatre coins des ateliers et on y rajoute même un service d'autobus en 1929. Une seconde ligne desservant le boulevard Rosemont, la ligne 54, apparaît également sur la carte produite par en 1929<sup>69</sup>.

Ces extensions, non seulement dans Rosemont, mais à l'échelle de l'île de Montréal, sont également significatives au plan de l'accessibilité au réseau. En effet, c'est durant cette période, entre 1910 et 1920, que, dans l'ensemble des villes canadiennes, le coût du billet de tramway devient à la portée de tous les travailleurs<sup>70</sup>. Durant cette période, les salaires tendent à augmenter, les ouvriers bénéficient de tarifs avantageux durant les heures de pointe et, avec l'émergence de nouvelles banlieues, la proportion de travailleurs résidant loin du lieu de travail augmente. Jumelés à la hausse croissante de la population montréalaise, ces facteurs contribuent tous à augmenter le volume d'usagers du tramway et ainsi permettre un navettage rapide et peu coûteux entre lieu de travail et de résidence<sup>71</sup>. Grâce au perfectionnement du transport en commun, pensons seulement à l'innovation que représente l'électrification des réseaux de tramways, la séparation entre lieu de travail et domicile devient de plus en plus tranchée et aura tendance à s'accroître encore davantage avec l'usage généralisé de l'automobile permettant encore de plus grandes performances distance/temps/confort.

---

<sup>68</sup> Compagnie des tramways de Montréal, *Réseaux de la Compagnie des tramways de Montréal*, 1923, Montréal, Compagnie des tramways de Montréal, 1 carte et Compagnie des tramways de Montréal, *Plan de Montréal et des lignes de tramways et d'autobus / Map of Montreal Tramways and Autobus Routes*, 1929, Montréal, Compagnie des tramways de Montréal, 1 carte.

<sup>69</sup> Compagnie des tramways de Montréal, *Plan de Montréal et des lignes de tramways et d'autobus*, 1929.

<sup>70</sup> Richard Harris, *Creeping Conformity: How Canada Became Suburban, 1900-1960*, Toronto, University of Toronto Press, coll. Themes in Canadian history, 2004, p. 9.

<sup>71</sup> Paul-André Linteau, *loc. cit.*, p. 78-80.

Le service offert par le réseau de tramways sur le territoire de Montréal explique partiellement la croissance lente de Rosemont. Manifestement, l'utilisation du tramway semble assez efficace pour que les travailleurs d'Angus n'aient pas à déménager en masse près des ateliers. Ajoutons à cela que la main-d'œuvre d'Angus demeure essentiellement la même qu'aux anciennes installations d'Hochelaga et qu'il n'y a probablement pas d'embauche massive au moins jusqu'à la Première Guerre mondiale alors que le Canadien Pacifique réoriente sa production pour l'effort de guerre.

Les observations décrites par David B. Hanna ne s'appliquent pas dans le cas du lot cadastral 172. La présence des lignes, même si elles desservent le nord du territoire n'a pas attiré de populations importantes ni engendré de développement résidentiel à grande échelle. Et ce, même si la distance, par exemple entre le boulevard Rosemont et les usines est, somme toute, peu élevée. Par ailleurs, il est permis de supposer que s'il y avait eu des prolongements de lignes avant les années 1920, cela aurait peut-être moussé la vente des lots de la Rosemount Land Company en attirant une population, liée ou non aux usines Angus. Outre l'existence des infrastructures de transport dans Rosemont, la municipalité n'offre pas de services publics satisfaisants. Ainsi, cette lacune fait vraisemblablement partie des causes de la lenteur de Rosemont sur le plan de la croissance résidentielle. De plus, sans un développement immobilier significatif, la compagnie de tramway demeure hésitante à prolonger ses lignes. Ainsi, les quartiers voisins, plus anciens et plus développés, offrant toute la gamme des services publics, sont beaucoup mieux dotés que les terres de la Rosemount Land qui offrent, du moins pour les dix premières années du siècle, peu d'avantages à leurs citoyens.

Le territoire correspondant au lot cadastral 172, étant donc situé assez près de zones plus anciennes et donc davantage développées, est ainsi en compétition constante avec les quartiers, déjà desservis par les réseaux techniques urbains, qui le jouxtent. Il est essentiel de considérer la dynamique spatiale et la localisation de Rosemont dans un contexte d'agglomération et de début de compétition intra-métropolitaine afin de comprendre quels paramètres régissent le développement de

cette banlieue. Les sources consultées montrent bien que la population demeure hésitante à s'y établir massivement dans les deux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Manifestement, les effets combinés de la disponibilité de l'emploi, des infrastructures de transport et l'action des promoteurs demeurent, dans un premier temps, incertains puisque la majeure partie des terrains lotis demeurent vacants durant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle et même au-delà.

## CHAPITRE III

### LA NAISSANCE D'UN NOUVEL ESPACE URBAIN À L'EST DE LA CITÉ DE MONTRÉAL : LA POPULATION AVANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

À partir des années 1870, l'espace urbanisé s'étend et croît à un rythme soutenu dans les premières banlieues de la périphérie de la Cité de Montréal. Puis, durant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle, l'île de Montréal connaît une phase de croissance hors du commun. En effet, la population, tant celle de la Cité que celle des zones suburbaines, explose. La reprise de l'immigration internationale et les mouvements migratoires intérieurs toujours constants sont des facteurs déterminants de cette poussée démographique<sup>1</sup>. Le territoire de la ville déjà densément occupé, l'île de Montréal assiste donc à une expansion tous azimuts de ses banlieues.

Pour comprendre les paramètres qui régissent le développement de Rosemont, une connaissance approfondie de sa population est essentielle. Chaînon indispensable du fait urbain, l'aspect démographique doit être observé et analysé avec rigueur pour mener à l'établissement d'un portrait fidèle de la naissance, puis de la croissance d'une communauté urbaine périphérique. Nous nous proposons donc d'étudier les traits qui caractérisent la population s'établissant dans Rosemont et plus précisément à l'intérieur du lot cadastral 172. La population sera, dans ce chapitre, analysée en deux temps. D'abord, nous nous attarderons à dresser un portrait succinct de la population résidant sur l'ensemble du territoire correspondant

---

<sup>1</sup> Paul-André Linteau, *Maison neuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal, Boréal Express, 1981, p. 158.

à la municipalité du Village de la Petite-Côte pour les années 1895 et 1901, alors que l'espace est encore globalement agricole. Puis, dans un deuxième temps, nous établirons le profil détaillé de la population en 1911, toujours pour le seul lot cadastral 172.

Comme nous l'avons exposé dans le deuxième chapitre de ce mémoire, les bouleversements qu'engendre l'ouverture des ateliers Angus et les efforts des promoteurs visant au développement d'une nouvelle municipalité de banlieue occasionnent des changements visibles sur le paysage urbain. Ces transformations s'expriment évidemment à travers la composition de la population et c'est ce que nous voulons montrer au cours de cette portion de notre étude. La réunion des deux clichés de la population de Rosemont, l'un représentant le territoire avant son développement et l'autre suivant les efforts des promoteurs, permettra de justement mettre en relief ces changements et de mieux saisir leur portée.

### 3.1 Une population rurale dans un monde rural

Avant les premières manifestations d'intérêt par les promoteurs de la Rosemount Land Improvement Company en 1903, la municipalité du Village de la Petite-Côte n'est pas urbanisée et l'ensemble de son territoire est encore très peu habité. L'aspect du paysage se résume à un petit village de campagne et plusieurs fermes dispersées à travers de grandes étendues agricoles. Le rôle d'évaluation de 1895 et le recensement fédéral de 1901 en témoignent. Effectivement, ces documents dénombrent respectivement 296 et 315 habitants sur l'ensemble de l'immense territoire<sup>2</sup>. Manifestement, le processus de suburbanisation touchant la couronne de la Cité de Montréal n'a pas encore atteint cette portion de l'île. La consultation de ces deux sources et de la liste nominative associée au recensement de 1901 montre aussi que la population, malgré sa proximité avec des quartiers à vocation industrielle, est toujours essentiellement rurale. Les activités agraires régissent, de

---

<sup>2</sup> Rôle d'évaluation de la municipalité du Village de la Petite-Côte, 1895, Archives de la Ville de Montréal et Recensements du Canada, 1901.

toute évidence, la vie de la grande majorité de ses habitants. Nous dresserons ici un portrait sommaire de cette population, ne mettant au jour que ses traits les plus significatifs. Ce choix est judicieux puisqu'il nous permettra de nous attarder davantage sur la composition de la population en 1910, sept ans après les premiers lotissements effectués sur la terre Crawford.

L'examen des professions fournit des indications à propos des activités ayant cours sur le territoire que nous étudions. En 1895, la population de la municipalité du Village de la Petite-Côte est composée d'une poignée de grands propriétaires terriens qui emploient une main-d'œuvre agricole pour l'exploitation de leurs domaines ou qui louent des parcelles de terres à des cultivateurs moins fortunés. La succession Crawford, par exemple, loue quelques arpents de terre cultivable à George Kydd et William Grimard, tous deux agriculteurs<sup>3</sup>. La situation demeure sensiblement analogue à l'époque du recensement de 1901. La liste nominative de ce recensement, beaucoup plus détaillée que le rôle d'évaluation, permet aussi d'affirmer que la majorité de la population active occupe un emploi lié à l'agriculture. Hormis le dénombrement de deux tailleurs de pierre, probablement employés dans une ou l'autre des trois carrières situées à proximité<sup>4</sup>, il n'existe pas, à cette époque, une grande variété de professions dans cette partie de l'île de Montréal. Ainsi, sur un total de 108 personnes, 81 sont cultivateurs ou employés dans une ferme, soit 75% de la population en âge de travailler. Qui plus est, 36 des 55 chefs de ménage<sup>5</sup> sont effectivement cultivateurs. En somme, les professions des résidents de la municipalité du Village de la Petite-Côte, tant en 1895 qu'en 1901, témoignent vraiment d'un monde où les activités liées à la terre sont prédominantes. Depuis l'époque de la paroisse de la Côte-de-la-Visitation, il semble que très peu de choses

---

<sup>3</sup> Rôle d'évaluation de la municipalité du Village de la Petite-Côte, 1895, Archives de la Ville de Montréal.

<sup>4</sup> Roger Sabourin, *Rosemont, mon quartier*, Montréal, La Société d'Histoire Rosemont-Petite-Patrie, p. 4.

<sup>5</sup> On dénombre 61 chefs de ménage au recensement de 1901. Nous avons soustrait à ce nombre cinq veuves et un chef de ménage pour lequel l'information est manquante.

aient effectivement changé dans ce secteur. Si la succession des saisons impose son rythme aux habitants au moins jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, un univers vraiment différent va s'imposer en moins d'une décennie.

### 3.2 La population en 1910

Au moment de l'annexion de l'ensemble du territoire rosemontois par la Cité de Montréal, le lot cadastral 172 fait déjà partie intégrante du quartier Sainte-Marie depuis quatre ans. En effet, après deux premières d'annexions survenues en 1906 et 1908, Montréal absorbe, en 1910, la dernière portion du territoire initial de Rosemont. Le lot cadastral 172, l'ancienne terre Crawford, ainsi que le territoire correspondant à la deuxième annexion sont alors réintégrés à l'intérieur des limites de l'ancienne municipalité de Rosemont s'étendant de l'avenue D'Iberville à la 43<sup>ème</sup> avenue et de la limite nord des usines Angus à la rue Bélanger. L'ensemble est désigné, dans les documents municipaux et fédéraux, sous la dénomination de « quartier Rosemont ».

L'étude des populations nécessite beaucoup de patience et de persévérance. Les sources qui témoignent du passé humain sont souvent parcellaires et impliquent toujours une somme de travail considérable. L'expression célèbre évoquant le travail des moines copistes du Moyen âge trouve tout son sens en l'historien qui tente de reconstituer l'histoire d'une population. Les sources auxquelles nous avons fait appel concernant ce chapitre sont les listes nominatives des recensements fédéraux de 1901 et 1911, les rôles d'évaluation de la municipalité du Village de la Petite-Côte puis de la municipalité du Village de Rosemont entre 1895 et 1905, les annuaires Lovell de 1909 à 1912 et les rôles des valeurs locatives du quartier Sainte-Marie de 1910 à 1912. Ces documents fournissent une somme considérable d'informations précieuses, mais sont complexes, d'une part, à mettre en commun pour combler des lacunes et d'autre part, ce travail nécessite des supports informatiques assez lourds, ce qui exige un temps relativement long. Nous avons donc dû créer des bases de données simples qui ont le double avantage d'être efficaces et d'avoir été économes par rapport au temps que nous devons allouer à cette étape de notre mémoire.

Sans fournir tous les détails ayant mené à la mise en forme de chaque base de données, mentionnons toutefois les faits saillants de cette démarche.

En 1911, le nouveau quartier montréalais de Rosemont représente un sous-district de recensement. Si les recenseurs fédéraux dénombrent 1319 personnes dans l'ensemble de ce quartier, il est difficile d'estimer la population exacte du seul lot cadastral 172. Les données colligées dans le rôle des valeurs locatives de 1910 et l'examen des informations fournies par les annuaires Lovell's contribuent à dénouer l'impasse. Toutefois, l'élément clé de la résolution de ce problème réside dans la liste nominative du recensement de 1911. Ce document, très riche en renseignements de toutes sortes, vient parfaire les connaissances tirées du rôle des valeurs locatives et des annuaires à propos de la population de l'ancienne terre Crawford. Dans le cas de Rosemont, ces dernières sources ne fournissent ni une évaluation de la population totale ni de renseignements sur les épouses et les enfants. Le rôle des valeurs locatives n'autorise qu'une approximation très vague du nombre de chefs de ménages, grâce à la liste des propriétaires et des locataires. Il faut aussi ajouter à ce constat les problèmes rencontrés à propos de la nationalité et de la religion, cette information n'étant disponible que pour les propriétaires d'immeubles ou de terrains encore vacants. Néanmoins, le rôle des valeurs locatives révèle, comme nous le verrons, plusieurs autres informations intéressantes ayant trait à l'environnement urbain et aux conditions de vie.

À la suite de l'examen combiné du recensement, du rôle des valeurs locatives et des annuaires Lovell's, nous avons dénombré en 1911, pour le territoire correspondant au lot cadastral 172, un total de 1786 résidents. Cette estimation entre clairement en contradiction avec le total associé au quartier Rosemont – 1319 personnes – par les recenseurs fédéraux, que nous avons mentionné plus haut. En consultant la liste nominative, il apparaît évident que la publication des résultats fournis par le recenseur du quartier, Arthur Mayer, est erronée. Il semble qu'il ait procédé en deux temps pour le dénombrement de la population. D'abord, la portion davantage rurale du quartier, au-delà du boulevard Rosemont et à l'est de la 10<sup>ème</sup> avenue et ensuite, le territoire que nous étudions, soit l'ancienne terre Crawford

représentant la partie la plus urbanisée du quartier. En consultant la version manuscrite du recensement, la somme de 1319 personnes, inscrite par le recenseur, devrait être associée au premier secteur seulement. Le quartier, dans son ensemble comptait donc, en ajoutant l'évaluation que nous avons établie, approximativement 3105 habitants lors du passage de M. Mayer. Une seconde hypothèse est aussi envisageable. Puisque le lot cadastral 172 fait partie du quartier Sainte-Marie depuis 1906, il est possible que son dénombrement ait été compté dans ce sous-district de recensement. Qui plus est, le territoire à l'étude est compris dans le rôle des valeurs locatives du quartier Sainte-Marie en 1910. Ce quartier, très peuplé et plus ancien ne permet pas de comparaisons puisque ses caractéristiques générales ne correspondent pas à la nouvelle banlieue qu'est Rosemont durant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle. Dans l'une ou l'autre de ces hypothèses, un recomptage était nécessaire pour évaluer la population du lot cadastral 172. Avec l'aide combinée des plans de l'atlas de Charles Goad publié en 1914, des rôles des valeurs locatives de 1910 à 1912, de la liste nominative du recensement de 1911 et des annuaires Lovell's, nous avons donc été en mesure d'établir certaines approximations que nous jugeons assez près de la réalité. La mention des noms des chefs de ménages et des adresses nous a permis d'associer les propriétaires et les locataires mentionnés dans le rôle des valeurs locatives aux familles dénombrées dans le recensement, d'éliminer quelques familles se trouvant à l'extérieur du territoire étudié, d'en ajouter certaines et de bonifier plusieurs informations qui étaient jusqu'alors demeurées parcellaires.

Après la constatation du problème lié au total de la population, il a été nécessaire de vérifier soigneusement quelles familles devaient faire partie du comptage. Nous avons d'abord élaboré un fichier des chefs de ménage qui résident à l'intérieur des limites de l'ancienne terre Crawford à l'aide de cartes du quartier où les adresses sont visibles, des annuaires Lovell, des rôles des valeurs locatives et de la liste nominative du recensement de 1911. Cette opération nous a ensuite autorisée à éliminer certaines familles qui avaient été répertoriées par le recenseur Mayer comme résidents du lot cadastral étudié mais qui, dans les faits, habitaient un

logement ou une maison à l'extérieur de cette zone. Conséquemment, nous avons été à même d'effectuer, à partir de ce répertoire des familles, un comptage assez précis de la population occupant le territoire développé au tout début du siècle par Ucal-Henri Dandurand et Herbert Holt. Du même souffle, cette opération nous autorisait à replacer ces familles dans l'espace. En effet, les sources consultées révèlent les adresses et hormis quelques irrégularités, nous avons donc été en mesure de positionner le lieu de résidence de la totalité des familles rosemontoises sur les plans du quartier élaborés par Goad en 1914.

Cette opération essentielle de débroussaillage finalisée, nous avons été en mesure de produire un fichier fiable regroupant tous les résidents et résidentes du lot cadastral 172 avec toutes les informations les concernant. Puis, nous avons choisi de consacrer une autre base de données aux seuls chefs de ménage. Une portion importante du travail de repérage ayant déjà été effectuée, nous avons simplement isolé et colligé certaines données à l'aide du programme informatique Filemaker. Nous avons retenu les données suivantes pour chacun des 336 chefs de ménage : secteur de résidence, propriétaire ou locataire, coût du loyer, religion, nationalité ainsi que les noms et prénoms. Dans ce chapitre, cette base de données est surtout exploitée dans la portion touchant la répartition spatiale.

### 3.2.1 Les résidents de Rosemont : traits généraux

En 1910, la composition de la population rosemontoise est très différente de ce qu'elle était à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et lors du passage du recenseur en 1901. Le territoire est transformé, le tissu urbain s'agrandit. Les terres agricoles laissent graduellement place, d'abord, aux ateliers Angus du Canadien Pacifique, puis, aux immeubles, aux commerces, aux rues et aux avenues. Quelle est la nature de la population récemment installée dans cet espace urbain neuf?

**Tableau 3.1**  
Répartition de la population selon l'âge et le genre

Groupe d'âge	Hommes		Femmes		Total	
	n	%	n	%	n	%
0-15 ans	431	45,4	417	49,9	848	47,5
16-25 ans	136	14,3	93	11,1	229	12,8
26-35 ans	161	16,9	165	19,7	326	18,3
36-45 ans	142	14,9	88	10,5	230	12,9
46-55 ans	47	4,9	38	4,5	85	4,8
56-65 ans	21	2,2	24	2,9	45	2,5
66 ans et plus	12	1,3	11	1,3	23	1,3
Total	950	100	836	100	1786	100

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

Le tableau 3.1 indique qu'il s'agit d'une population jeune. En effet, près de la moitié de la population du secteur étudié se situe dans le groupe d'âge allant de 0 à 15 ans. Il semble également que chez la population en âge de travailler et de fonder une famille, le groupe rassemblant les hommes et les femmes âgés entre 26 et 35 ans domine. Nous pouvons supposer que ce sont de jeunes familles qui s'établissent dans Rosemont. L'examen de l'âge des chefs de ménage confirme en partie cette assertion. En effet, la plus forte proportion de chefs de ménage est associée à ce même groupe d'âge. Néanmoins, le tableau 3.2 montre que le groupe comprenant les chefs de ménage âgés entre 36 et 45 ans s'élève à un niveau presque aussi important. Le tableau 3.1 indique aussi un déséquilibre des sexes dans deux groupes d'âges. Dans les catégories 16 à 25 ans et 36 à 45 ans, les femmes sont nettement sous-représentées alors qu'à cette époque, en milieu urbain, elles ont généralement un poids démographique supérieur aux hommes. La présence de travailleurs célibataires et de veufs n'explique qu'en partie ce déséquilibre puisque leur nombre est insuffisant pour combler l'écart. En examinant la liste nominative du recensement de 1911, nous remarquons que les 336 familles comprennent, en moyenne, trois enfants. Sont inclus dans cette moyenne les enfants, quel que soit leur âge. Par exemple, les trois filles du menuisier Damase Massé et son épouse vivent toujours dans la maison familiale, sur la 5<sup>ème</sup> avenue. Elles ont respectivement 20, 27 et 30 ans mais, puisqu'elles sont célibataires et

qu'elles habitent chez leurs parents, elles sont considérées comme les enfants du couple Massé et font donc partie de nos résultats.

**Tableau 3.2**  
Répartition des chefs de ménage selon l'âge

Groupe d'âge	n	%
16-25 ans	25	7,4
26-35 ans	124	36,9
36-45 ans	117	34,8
46-55 ans	44	13,1
56-65 ans	19	5,7
66 ans et plus	7	2,1
Total	336	100

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative; Rôle des valeurs locatives, quartier Sainte-Marie, 1910, AVM et Annuaire Lovell's 1910-1912.

### 3.2.2 Une population industrielle

Comme nous l'avons montré lors du chapitre précédent, le territoire est de mieux en mieux desservi par les réseaux techniques urbains et son paysage s'est vraiment transformé depuis l'époque de la terre Crawford. Des rues ont été tracées, des trottoirs, des égouts et des conduites d'eau ont été aménagés et beaucoup de maisons ont été construites. À la fin de la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle, ce secteur n'a manifestement plus rien du monde agricole. L'examen du recensement de 1911 permet de mettre en relief ce changement.

Avant de se pencher sur les caractéristiques liées aux métiers occupés par les résidents sur le territoire à l'étude, nous avons d'abord souhaité avoir une vue d'ensemble de la population de travailleurs (Tableau 3.3).

**Tableau 3.3**  
La population de travailleurs selon le genre et l'âge

Groupe d'âge	Hommes	Femmes	Total	%
0-15 ans	25	12	37	6,2
16-25 ans	131	45	176	29,6
26-35 ans	151	9	160	26,9
36-45 ans	138	3	141	23,7
46-55 ans	48	1	49	8,2
56-65 ans	20	3	23	3,9
66 ans et plus	7	2	9	1,5
<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>75</b>	<b>595</b>	<b>100</b>

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

Ce portrait est sensiblement analogue à ceux d'autres banlieues industrielles à la même époque. En effet, nous remarquons que 80,2% de la population participant à la main-d'œuvre est concentrée dans les groupes d'âge 16 à 25 ans, 26 à 35 ans et 36 à 45 ans. Si les vieillards sont quasi absents du monde du travail avec un maigre 1,5%, 6,2% des enfants occupent un emploi rémunéré. C'est un pourcentage relativement élevé si on le compare au 2,3%<sup>6</sup> relevé par Paul-André Linteau dans son histoire de la Ville de Maisonneuve<sup>7</sup>. La Commission royale d'enquête sur le capital et le travail menée entre 1886 et 1889 avait mis en lumière les conditions de vie et de travail désastreuses de la classe ouvrière. Par de nombreux témoignages, les commissaires avaient aussi constaté le problème du travail des enfants. La Commission avait alors déposé plusieurs recommandations à ce sujet qui n'avaient jamais été appliquées. Ce n'est que durant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle que le gouvernement québécois commence à vraiment mettre en application des lois concernant la main-d'œuvre infantile. Depuis 1885, les fillettes de 14 ans et plus et les garçons âgés d'au moins 12 ans étaient légalement embauchés dans les

<sup>6</sup> Il faut ici mentionner que le groupe d'âge relatif au travail des enfants de P.-A. Linteau s'étend de 0 à 14 ans tandis que notre catégorie comprend les enfants de 0 à 15 ans.

<sup>7</sup> Paul-André Linteau, *op. cit.*, p. 168.

manufactures. En 1910, l'âge légal pour travailler est toutefois fixé à 14 ans<sup>8</sup>, autant pour les garçons que les filles<sup>9</sup>. Cela dit, sur les 37 enfants de Rosemont qui occupent un emploi rémunéré, 23 sont âgés de 15 ans et seulement 5 enfants sont âgés de moins de 14 ans.

Nous remarquons aussi que les femmes sont très peu représentées sur le marché du travail<sup>10</sup>. Une part importante (60%) des femmes rosemontoises occupant un emploi rémunéré ont entre 16 et 25 ans. (Tableau 3.3) Ces 45 jeunes femmes, sont par ailleurs toutes célibataires. À cette époque, il est d'usage, pour les filles, de travailler pour contribuer au revenu familial jusqu'au moment du mariage. Toutefois, après le mariage, une infime minorité de femmes gagnent leur vie à l'extérieur du foyer. Néanmoins, comme Bettina Bradbury l'a très bien démontré pour la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>11</sup>, les épouses du milieu ouvrier devaient travailler dur pour veiller au bon fonctionnement de leur foyer. Ce constat est bien entendu encore d'actualité durant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle. En effet, elles s'occupaient des courses, des repas, des enfants, de la couture et d'une multitude d'autres tâches essentielles à l'économie familiale à une époque où les salaires sont souvent insuffisants. La situation des femmes rosemontoises sur le marché de l'emploi est sans doute différente pour les années suivant le déclenchement de la Première Guerre mondiale. En effet, c'est à cette époque que les femmes font leur entrée aux ateliers Angus. Si ce conflit n'entraîne pas une demande aussi forte en main-

---

<sup>8</sup> Cette loi s'applique aux enfants sachant lire et écrire. Si les enfants sont analphabètes, le gouvernement québécois interdit leur embauche avant l'âge de 16 ans.

<sup>9</sup> Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*, tome I, Montréal, Boréal Compact, 1989, p. 222 et 550.

<sup>10</sup> Les sources que nous avons consultées demeurent toutefois muettes sur les femmes qui occupaient un emploi rémunéré, non déclaré, au foyer.

<sup>11</sup> Bettina Bradbury, *Familles ouvrières à Montréal. Âge, genre et survie quotidienne pendant la phase d'industrialisation*, Montréal, Boréal, 1995, 368 p.

d'œuvre féminine que la Seconde Guerre mondiale, il représente toutefois une avancée significative dans la façon de concevoir le travail au féminin<sup>12</sup>.

Les professions des résidents, colligées dans cette source, traduisent effectivement un bouleversement par rapport à la période antérieure. Une grande majorité de la population active occupait, comme nous l'avons montré, un emploi lié au travail de la terre au moins jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Le portrait de la population en 1910 révèle un éventail professionnel fort différent, varié et largement associé à l'activité industrielle. Sur un total de 1786 résidents, nous avons dénombré 595 travailleurs. Cela représente donc un tiers de la population globale du lot cadastral 172. Quelles observations pouvons-nous en tirer? Le tableau 3.3 présente la répartition de la population selon le secteur d'activité.

**Tableau 3.4**

Répartition de la population active du lot cadastral 172 selon le secteur d'activité

Secteur	n	%
Industriel	314	52,8
Construction et voirie	125	21,0
Agriculture	3	0,5
Commerce	63	10,6
Services personnels	31	5,2
Transport	14	2,4
Autre	24	4,0
Inconnu ou illisible	21	3,5
<b>Total</b>	<b>595</b>	<b>100</b>

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

<sup>12</sup> Micheline Dumont et al., *Histoire des femmes au Québec depuis quatre siècles*, Le Collectif Clio, Montréal, Le Jour, 1992, p. 269-271.

Confrontée à une multitude de professions, nous avons bien entendu été dans l'obligation de regrouper, au meilleur de nos connaissances et après la consultation de différents ouvrages présentant des analyses qualitatives de populations, plusieurs métiers sous une même grande bannière. Par exemple, une domestique, un employé de blanchisserie et un barbier n'étant pas propriétaire de son commerce se retrouvent tous dénombrés dans la catégorie « Services personnels ». Dans la catégorie « Industriel » nous avons rassemblé tant les travailleurs journaliers industriels et les mouleurs que les charpentiers ou les électriciens employés par une usine<sup>13</sup>.

Les mentions « manuf. », « rue » (voirie) et « maison » spécifiées dans la liste nominative du recensement ont également permis la répartition de la grande majorité des journaliers selon leur lieu de travail (Tableau 3.5). En vérité, ce n'est que pour 4 des 179 travailleurs journaliers qu'aucune information n'était colligée dans le recensement fédéral de 1911. Le nombre total de journaliers est également révélateur. Effectivement, un peu plus de 30% de la masse des travailleurs se retrouve dans cette catégorie.

**Tableau 3.5**  
Répartition des travailleurs journaliers selon le lieu de travail

Lieu	n	%
Manufacture	124	69,3
Voirie	48	26,8
Maison	3	1,7
Inconnu	4	2,2
Total	179	100

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

<sup>13</sup> Pour un portrait plus complet des professions, voir l'appendice A.

Le premier constat que nous pouvons tirer des tableaux 3.3 et 3.4 est évidemment la forte proportion de travailleurs, journaliers ou qualifiés, liés au secteur industriel. En effet, un peu plus de la moitié de l'ensemble de la population active est comprise dans cette grande catégorie. Uniquement chez la main-d'œuvre non qualifiée, 69,3% des travailleurs sont répertoriés comme étant employés dans une manufacture. Ce sont des proportions qui affirment vraiment les changements survenus sur le territoire. Si dix ans auparavant la campagne dominait, c'est, en 1910, un milieu et une population au caractère définitivement urbain.

L'aménagement des nouveaux ateliers du Canadien Pacifique n'est certainement pas étranger à cette forte proportion. Toutefois, l'impulsion démographique occasionnée par les usines Angus demeure relativement limitée. Comme nous l'avons soulevé auparavant, le décollage ne s'effectue pas dans les premières années suivant l'ouverture de l'entreprise. Les résultats des efforts des promoteurs, comptant visiblement sur cet élément comme moteur des ventes de terrains à Rosemont, seront donc, eux aussi, mitigés puisque la majorité des lots demeurent vacants. C'est surtout entre 1910 et 1920 que Rosemont traverse une première période de croissance vraiment significative. Une poussée démographique que nous croyons liée d'abord au perfectionnement du réseau de transport urbain dans ce secteur de l'Est de Montréal, à l'entassement dans les quartiers mitoyens puis à l'accessibilité au logement ou à la propriété dans Rosemont. De plus, à la Première Guerre mondiale, le Canadien Pacifique doit réorienter sa production pour l'effort de guerre et transforme les ateliers Angus pour fournir l'armée en douilles d'obus, canons et autre matériel militaire. C'est d'ailleurs lors de cette période que les femmes font leur entrée aux ateliers et que le Canadien Pacifique procède à une première vague d'embauche massive de nouveaux travailleurs. Toutefois, ce sera surtout lors de la Seconde Guerre mondiale que le nombre d'employés aux ateliers explosera. En effet, à la fin de ce conflit, plus de 12 000 personnes travaillent à la fabrication de chars d'assaut Valentine en plus de la production normale de matériel

roulant<sup>14</sup>. Comme plusieurs auteurs et témoins de l'époque le soulèvent, les « Shops Angus » sont alors une véritable ville dans la ville. Cela dit, certaines informations tirées du recensement de 1911 indiquent que plusieurs personnes sont possiblement employées par le Canadien Pacifique. Par exemple, nous observons un nombre élevé de charpentiers et de menuisiers employés par une manufacture. Sachant que les usines Angus comprennent, depuis leur inauguration en 1904, des ateliers de planage du bois et de finition intérieure des wagons<sup>15</sup>, il est possible que ces individus soient effectivement des salariés du Canadien Pacifique. Un certain nombre d'électriciens, de mouleurs et plusieurs autres travailleurs qualifiés peuvent également y être associés. Néanmoins, considérant la proximité d'autres usines dans les quartiers adjacents, il est aussi possible que ces travailleurs soient employés dans ces dernières plutôt qu'à Angus. Il s'agit donc, ici, d'user de prudence quant aux conclusions pouvant être tirées de la présence des usines du Canadien Pacifique dans Rosemont.

Les métiers liés à la construction et à la voirie occupent également une place importante. À compter de 1908, la Cité de Montréal, entreprend d'importants travaux d'infrastructure, notamment la mise en place d'égouts et du service d'aqueduc, sur les terrains de la Rosemount Land Improvement Company. Ces travaux sont bien entendu liés aux deux premières annexions du territoire rosemontois par Montréal et à la croissance démographique de ce secteur. Que ce soit des travailleurs qualifiés comme des plombiers ou des maçons, ou des journaliers, une main-d'œuvre importante est requise lors de telles mises en chantier. Ainsi, les résultats concernant les secteurs de la construction et de la voirie présentés dans les tableaux ci-haut, sont en partie une conséquence naturelle de l'émergence d'un nouveau noyau urbain. En ce sens où un quartier neuf doit se doter d'infrastructures, mais voit également son espace bâti s'étendre assez rapidement. Ce constat devient

---

<sup>14</sup> Suzanne Laferrière et Bernard Vallée, « De la prospérité à l'incertitude. Les usines Angus à Rosemont », *Cap-aux-Diamants*, no. 54, été 1998, p. 12.

<sup>15</sup> Robert Lewis, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore, John Hopkins University Press, coll. Creating the North American Landscape, 2000, p.193.

assez éloquent avec la consultation des plans de ce territoire démontrant une très nette progression de la zone construite. Cette proportion importante des métiers de la construction ou de voirie s'inscrit également dans un contexte plus large. En effet, c'est toute la Ville de Montréal et sa périphérie qui se développent. Des chantiers liés aux infrastructures sont entrepris partout et la construction résidentielle est en effervescence. Si tous les individus qui occupent un métier de voirie ou de construction ne travaillent pas exclusivement dans Rosemont, il est fort possible qu'ils soient employés dans les quartiers adjacents. Le tableau 3.4 montre également le pourcentage non négligeable du secteur commercial, englobant tant les propriétaires de commerces que leurs commis, coïncidant avec le développement de la rue Masson en tant qu'artère marchande du quartier Rosemont. Bien évidemment, il s'agit ici de la genèse de la vocation de la rue Masson, vraiment affirmée à partir des années 1920.

### 3.2.3 Salaires et conditions de vie

L'examen de plusieurs sources comprenant des données quantitatives permet de faire ressortir certains aspects de la vie quotidienne dans Rosemont.

La partie urbanisée du quartier Rosemont – le territoire que nous étudions – est peuplée par une population résolument industrielle. Contrairement à d'autres quartiers industriels plus anciens, il semble toutefois que le niveau de vie des travailleurs y soit relativement élevé. Comme l'ont montré plusieurs chercheurs s'étant intéressés aux conditions de vie de la classe ouvrière dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, notamment Terry Copp dans une étude célèbre<sup>16</sup>, le salaire du seul chef de famille est très souvent insuffisant afin de pourvoir aux besoins de la maisonnée. Comme B. Bradbury l'a montré pour la période antérieure, les familles ouvrières devaient user de débrouillardise et parfois même de génie pour réussir à maintenir un équilibre budgétaire très chancelant. De la sorte, plusieurs membres du

---

<sup>16</sup> Terry Copp, *Anatomy of Poverty: the Conditions of Working Class in Montreal, 1897-1929*, Toronto, McClelland and Stewart, 1974, 192 p.

ménage – dont femmes et enfants – devaient participer financièrement à l'économie familiale.

Le recensement de 1911 montre que dans Rosemont, très peu de familles doivent recourir, d'une part, au travail des enfants et, d'autre part, à l'hébergement de pensionnaires comme stratégies économiques de survie. Comme nous l'avons évoqué plus tôt dans le présent chapitre, les enfants sont peu représentés sur le marché du travail. De plus, sur un total de 1786 résidents, seulement 75 d'entre eux sont logés comme pensionnaires dans une famille. Aussi, certaines familles accueillent plus d'un locataire. En effet, les 75 pensionnaires sont répartis dans seulement 35 foyers. En observant les données de plus près nous remarquons que les familles hébergeant des personnes avec qui elles n'ont aucun lien familial vivent des situations souvent bien particulières. Par exemple, Mme Connie Bentley, veuve sans revenu, et sa fille accueillent un plombier et un journalier comme pensionnaires; de son côté, M. Gan Han, d'origine chinoise, occupe un logement sur la rue Masson avec quatre jeunes Chinois qui, comme lui, sont laveurs dans une blanchisserie. D'autres exemples sont toutefois révélateurs de situations plus classiques : Le foyer des Arnord, dont le chef bénéficie d'un salaire annuel de journalier de voirie s'élevant à 450\$, nécessite un salaire d'appoint. Pour augmenter le niveau de vie du ménage, les trois enfants de la famille – alors âgés entre 16 et 18 ans – travaillent et deux pensionnaires sont logés chez les Arnold. Ce qu'il importe de comprendre ici, c'est que le recours à l'hébergement de pensionnaires et au travail des enfants, peut-être parce que les salaires offerts au Canadien Pacifique se situent parmi les plus élevés à Montréal, demeurent des pratiques assez peu répandues dans Rosemont.

**Tableau 3.6**  
Salaire annuel

Salaire (en dollars)	n	%
50-299	82	13,8
300-399	52	8,7
400-599	182	30,6
600-799	162	27,2
800-999	72	12,1
1000 et plus	22	3,7
Inconnu	20	3,4
<b>Total</b>	<b>595</b>	<b>100</b>

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

Les salaires des résidents du lot cadastral 172 sont passablement élevés. (Tableau 3.6) En effet, les catégories 400-599\$ et 600-799\$ rassemblent – presque à proportions égales – près de 60% de la population active. Ce groupe réunit un mélange très hétérogène d'artisans, de travailleurs qualifiés, de journaliers, de commerçants et d'ouvriers de voirie, pour ne nommer que ceux-là. Puis, 94 résidents du secteur à l'étude, soit 15,8% de la population de travailleurs, encaissent un salaire annuel s'élevant à plus de 800\$. Cela dit, il faut compter 135 individus dont la rémunération annuelle est inférieure à 400\$. De cet ensemble, signalons que 13,8% de ces travailleurs obtiennent un salaire situé entre 50 et 299\$ par an. Nous retrouvons dans cette catégorie les enfants, les femmes, certains travailleurs journaliers ou travailleurs immigrés et quelques vieillards encore sur le marché de l'emploi.

Le début du XX<sup>e</sup> siècle voit un mouvement de population vers la périphérie; les familles ouvrières laissent leurs logements des quartiers centraux à une population immigrante pauvre qui a besoin d'un toit à bon prix. Cet afflux vers les zones périphériques, dont nous avons discuté au chapitre précédent, doit être canalisé.

Ainsi, certains spéculateurs et hommes d'affaires profitent de cette conjoncture favorable pour mettre en vente des lots à bâtir et construire des maisons pour les acheteurs potentiels que sont ces nouveaux venus.

**Tableau 3.7**  
Répartition des maisons unifamiliales selon la valeur du bâtiment

Valeur du bâtiment (en dollars)	n	%
50-199	11	8,1
200-399	43	31,9
400-599	47	34,8
600-799	16	11,9
800-999	9	6,7
1000 et plus	9	6,7
Total	135	100

Source : Rôle des valeurs locatives, quartier Sainte-Marie, 1910, AVM.

Comme dans la plupart des banlieues et des quartiers montréalais, l'espace bâti se divise entre la maison unifamiliale et les constructions à logements multiples du type « plex ». Ce qui est surprenant dans le cas de Rosemont, c'est le nombre plutôt élevé d'habitations unifamiliales. En effet, le rôle des valeurs locatives révèle que sur un total de 209 constructions<sup>17</sup>, 135 (64,5%) sont de ce type et 74 (35,4%) sont des bâtiments comprenant de deux à cinq logements. Corollairement à la situation salariale, les conditions de logement semblent également bonnes. Il faut ici prendre en considération les caractéristiques propres aux îlots urbains neufs. C'est-à-dire qu'au contraire des quartiers anciens, où les vieux immeubles et les logements délabrés sont monnaie courante, les bâtiments de Rosemont ont très peu de problème de salubrité ou de détérioration puisqu'ils ont été construits moins d'une décennie avant l'époque que nous étudions. La valeur médiane des maisons

<sup>17</sup> Ce calcul exclut les commerces, les deux églises et la station du service d'incendies.

unifamiliales est de 400\$. Parmi les demeures se situant de part et d'autre de cette somme, certaines, ayant des valeurs très peu élevées, pourraient être le résultat d'une auto-construction. Comme Richard Harris l'a montré dans un ouvrage sur la ville de Toronto et ses banlieues, le phénomène d'auto-construction est parfois un élément central dans le développement de banlieues non planifiées<sup>18</sup>. Dans le cas de Rosemont, dont le territoire est annexé en totalité en 1910 par Montréal, il semble que le phénomène du *self-building* a possiblement perduré au-delà de l'annexion. Les règlements municipaux montréalais devaient, en principe, s'appliquer sur tout le territoire mais, Rosemont étant fraîchement annexé, Montréal n'a certainement pas instantanément plein contrôle sur ce qui s'y construit. Ajoutons qu'en 1910, Montréal procède à la plus grande vague d'annexions de son histoire et que l'administration de ce territoire grandement bonifié requiert du temps. Nous avons donc observé le rôle des valeurs locatives en ayant le même mode de pensée adopté par R. Harris soit : repérer les maisons les moins bien évaluées et les comparer aux valeurs associées aux autres maisons du voisinage. Cette idée mérite l'apport de certaines nuances. Sans affirmer que toutes les maisons auxquelles sont associées de très petits montants sont le fruit d'auto-construction, nous pouvons envisager l'hypothèse que certaines familles ayant réuni les argents nécessaires à l'unique achat du terrain n'ont eu d'autre choix que de s'aménager elles-mêmes une mesure. Sans aller plus de l'avant à propos de la thèse de l'auto-construction, il s'agit ici d'une piste intéressante à envisager pour Rosemont et les autres banlieues montréalaises. Il est néanmoins possible de d'affirmer que si une proportion importante des bâtiments construits sur le territoire rosemontois sont de type unifamilial, il s'agit toutefois de maisons modestes, habitées par des familles ouvrières. (Tableau 3.7)

---

<sup>18</sup> Richard Harris, *Unplanned Suburbs: Toronto's American Tragedy, 1900 to 1950*, Baltimore, John Hopkins University Press, coll. « Creating the North American landscape », 1996, 356 p.

### 3.2.4 Origines ethniques, langues et religions

Dès les débuts de nos recherches, nous nous sommes intéressée à la composition de la population. Les sources consultées, en particulier le recensement fédéral de 1911, ont été précieuses pour connaître davantage les familles qui s'installent dans Rosemont au début du XX<sup>e</sup> siècle. Nous allons, dans cette partie du présent chapitre, nous pencher sur les origines, les langues parlées et les religions pratiquées par la population afin de dresser un portrait social plus précis de la zone urbanisée du quartier Rosemont.

À l'image de la Ville de Montréal en ce début du XX<sup>e</sup> siècle, la majorité de la population rosemontoise est d'origine française. En effet, en 1911, 63,5% de la population de Montréal est canadienne-française contre 25,7% d'origine britannique. Ces données, montrant une nette prépondérance des Canadiens français s'expliquent entre autres par les déplacements internes de population, les annexions de nombreuses banlieues francophones par la Cité et par le déclin relatif de l'immigration en provenance des Îles britanniques<sup>19</sup>. Il faut également ajouter à ce constat l'augmentation marquée de l'immigration en provenance d'autres pays d'Europe. Le Canada, principalement sa métropole, accueille des populations juives<sup>20</sup> en provenance des états voisins de l'Empire russe<sup>21</sup> et des groupes de travailleurs italiens immigrés souvent sous le système des padroni. Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, pour fuir la pauvreté, des milliers d'Italiens vont immigrer vers l'Amérique du Nord. Surtout en provenance du sud de l'Italie, cette immigration massive sera d'abord orchestrée par des individus agissant comme « recruteurs » pour les compagnies ferroviaires nécessitant une main-d'œuvre considérable. Ces individus,

---

<sup>19</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 2000, p. 161.

<sup>20</sup> Contrairement au cas de la Cité, où la population juive est de plus en plus importante en ce début du XX<sup>e</sup> siècle, nous n'avons répertorié aucun individu d'origine juive sur le territoire étudié.

<sup>21</sup> Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain*, p. 58-59.

aussi d'origine italienne encouragent donc des paysans pauvres à immigrer temporairement afin d'amasser les deniers requis pour, par exemple, l'achat d'une terre en Italie. Les *padroni*, ont, de la sorte, fait immigrer et exploité de toutes sortes de façons l'ignorance de ces travailleurs italiens<sup>22</sup>. Les gens d'origine italienne répertoriés sur le territoire<sup>23</sup> que nous étudions peuvent possiblement compter parmi les travailleurs arrivés au Québec de cette manière. D'abord, ce sont tous des hommes célibataires en âge de travailler puis, ce sont tous des journaliers qui font partie du groupe de travailleurs les moins bien rémunérés de Rosemont. Il convient encore d'ajouter qu'ils sont tous logés en tant que pensionnaires dans ce qui semble être deux maisons de chambres. Nous savons que M. Settanno, qui loge 19 de ces travailleurs, est propriétaire de l'immeuble mais, nous ignorons si M. Sergi, désigné en tant que chef de ménage au recensement de 1911, est également propriétaire de l'immeuble où sont logés les dix autres pensionnaires italiens.

---

<sup>22</sup> Bruno Ramirez, *Les premiers Italiens de Montréal : l'origine de la petite Italie du Québec*, Montréal, Boréal Express, 1984, 136 p.

<sup>23</sup> 24 des 29 hommes d'origine italienne sont salariés au moment du recensement fédéral de 1911.

**Tableau 3.8**  
Origines ethniques de la population du lot cadastral 172

Origine	N	%
Britannique	520	29,1
Anglaise	360	20,2
Écossaise	69	3,9
Irlandaise	63	3,5
Autre	27	1,5
Française	1207	67,6
Autre	53	3,0
Allemande	6	0,3
Belge	1	0,1
Chinoise	5	0,3
Grecque	2	0,1
Italienne	29	1,6
Polonaise	7	0,4
Russe	3	0,2
Inconnu ou illisible	7	0,4
<b>Total</b>	<b>1786</b>	<b>100</b>

Source : Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

La composition de la population du lot cadastral 172 est donc, toutes proportions gardées, analogue à celle de la population montréalaise. Avec ses 67,6% de résidents d'origine française et ses 29,1% d'habitants en provenance des Îles britanniques, la banlieue rosemontoise reflète les mouvements de populations généraux qui affectent la métropole, même si les Canadiens français ont une avance légèrement plus marquée dans Rosemont. Chez la population d'originaire des Îles britanniques, une forte proportion est originaire d'Angleterre. En effet, les effectifs anglais représentent deux-tiers de cette grande catégorie. Ce qui est sensiblement plus élevé que dans le cas montréalais où les Anglais comptent pour seulement le tiers de la population venue des Îles britanniques. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'univers industriel montréalais doit régulièrement faire appel à de la

main-d'œuvre étrangère – notamment anglaise – pour combler des emplois demandant des qualifications<sup>24</sup>. De la sorte, nous pouvons proposer l'hypothèse que le Canadien Pacifique recrute possiblement des travailleurs qualifiés en Angleterre pour les usines Angus. Cela expliquerait la présence importante d'Anglais dans Rosemont.

Par ailleurs, il existe très peu de variété dans la composition de la population rosemontoise. En excluant les origines française et britannique, sept groupes ethniques sont présents sur le territoire que nous étudions. Toutefois, hormis les Italiens qui constituent 1,6% de la population totale, les six autres groupes – Allemands, Belges, Chinois, Grecs, Polonais, Russes – sont très peu représentés. Le flux migratoire, presque essentiellement absorbé par les quartiers centraux montréalais, explique les très faibles proportions représentées par ces groupes ethniques dans Rosemont. En effet, les immigrants Juifs, Italiens ou venus de l'Europe de l'Est ont tendance à s'établir dans des zones où leurs compatriotes sont déjà présents; l'exemple du développement de la *Petite Italie* de Montréal est en ce sens évocateur.

Nous avons montré dans le tableau 3.6 que les salaires des travailleurs résidant sur le territoire étudié sont relativement élevés puisqu'une proportion très importante de la population active jouit d'une rémunération annuelle supérieure à 400\$. Nous avons aussi remarqué que la distribution salariale répondait à certains critères étrangers aux compétences ou à l'expérience du milieu de travail. Le tableau 3.6 permet d'observer que chez les groupes ethniques autres que d'origine britannique ou française, les salaires atteignent rarement plus de 600\$ par an. Les salaires annuels de la majorité de la main-d'œuvre immigrée se situent plutôt entre 300 et 399\$. Chez les salariés d'origines britannique et française, la situation est différente. En effet, c'est dans ces catégories que la rémunération annuelle atteint les plus

---

<sup>24</sup> Dominique Daniel, « Une autre nation d'immigrants. La politique d'immigration du Canada au XX<sup>e</sup> siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, Paris, Les Presses de Science Po., no. 77, janvier-mars 2003, p. 33-34.

hauts niveaux. Il est aussi possible d'affirmer qu'une forte proportion des résidents bénéficiant d'un revenu supérieur à 600\$ est d'origine française. La thèse de l'infériorité économique des Canadiens français ne trouve pas écho, semble-t-il, dans le cas rosemontois. En effet, nous observons peu d'écart au plan salarial entre les deux « solitudes » : 46,8% des travailleurs d'origine française bénéficient d'un revenu supérieur à 600\$ contre 41,4% du côté des salariés d'origine britannique.

**Tableau 3.9**  
Répartition des travailleurs selon l'origine ethnique et le salaire annuel

Origine ethnique	Salaire annuel (en dollars)							Total
	50-299	300-399	400-599	600-799	800-999	1000 et plus	Inconnu	
Britannique								
Anglaise	24	6	65	48	18	1	3	165
Écossaise	4	0	10	7	3	0	1	25
Irlandaise	1	0	9	8	2	0	1	21
Autre	1	1	4	1	4	0	0	11
Française	49	29	84	90	45	21	15	333
Autre								
Allemande	0	0	2	1	0	0	0	3
Belge								
Chinoise	0	0	0	5	0	0	0	5
Grecque	0	0	1	0	0	0	0	1
Italienne	3	16	4	1	0	0	0	24
Polonaise	0	1	3	0	0	0	0	4
Russe	0	0	1	0	0	0	0	1
Inconnu ou illisible	0	0	1	1	0	0	0	2
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>53</b>	<b>184</b>	<b>162</b>	<b>72</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>595</b>

Source: Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

La forte proportion de résidents d'origine française et la faible représentation de groupes d'autres nationalités impliquent, dans Rosemont, très peu de diversité sur le plan religieux. En effet, 71,6% de la population est de confession catholique romaine. Les cultes anglican et protestant sont représentés presque en proportions égales avec respectivement 14,4% et 13,4%. Nous avons rassemblé sous la bannière des autres religions protestantes toutes les personnes appartenant aux diverses Églises protestantes soit, presbytériens, congrégationalistes, méthodistes et baptistes. Nous avons cru bon de distinguer l'anglicanisme puisque ce culte représente une proportion importante de la population rosemontoise. Les autres religions représentent un pourcentage peu significatif mais, mentionnons que parmi ces 10 individus 6 d'entre eux sont de religion bouddhiste. (Tableau 3.10)

**Tableau 3.10**  
Répartition de la population selon la confession religieuse

Religion	n	%
Catholique romaine	1280	71,6
Anglicane	258	14,4
Autres religions protestantes	240	13,4
Autre	10	0,6
<b>Total</b>	<b>1788</b>	<b>100</b>

Source: Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

Les résidents de la partie urbanisée de Rosemont sont, comme nous l'avons montré dans ce portrait du quartier, majoritairement d'origine française. Comme dans le cas de la confession religieuse, cet état de fait engendre une forte proportion de francophones. En effet, un peu moins de la moitié de la population est unilingue francophone contre 29,5% unilingue anglophone (Tableau 3.11). Cette dernière donnée est équivalente à la proportion d'individus d'origine britannique, mais le pourcentage associé aux individus ayant déclaré être unilingue francophone est inférieur de près de 10% au résultat observé au tableau 3.6 concernant la proportion

de résidents d'origine française. En ce début de XX<sup>e</sup> siècle, encore loin de la loi 101 et en dépit d'une majorité francophone, les Québécois – surtout ceux vivant dans la métropole – vivent au son de la langue de Shakespeare. À Montréal, le bilinguisme repose définitivement sur les épaules de la population francophone. Pour évoluer dans une ville où le commerce, les finances et les affaires se déroulent en anglais, les individus dont la langue parlée est le français doivent apprendre l'anglais, d'une part, pour le travail et, d'autre part, pour peut-être se tailler une place plus enviable dans l'échelle sociale. Nous avons également observé que beaucoup d'individus parlant à la fois le français et l'anglais ont des noms clairement québécois comme par exemple les patronymes Perreau, Picard, Grenon ou Sauriol. Il est alors évident que le bilinguisme s'avère être un atout important pour se tailler une place de choix dans l'éventail social. Le recensement de 1911 relève donc une proportion importante de personnes bilingues dans Rosemont. S'élevant à près de 21%, ce nombre est intéressant car en associant la langue parlée et les salaires, nous avons découvert que cette tranche de la population fait partie de celle bénéficiant des meilleures conditions salariales. Si les travailleurs bilingues représentent 57,4% des individus jouissant d'une rémunération annuelle supérieure à 800\$, du côté unilingue francophone, la situation est différente. En effet, seulement 18,1% d'entre eux encaissent 800\$ et plus par an. Chez les anglophones, la situation est plus enviable : 24,5% sont recensés dans cette même catégorie salariale. Le constat est encore plus navrant chez les travailleurs ne parlant ni l'anglais, ni le français puisque qu'aucun n'est répertorié sous ce critère. Des 19 travailleurs allophones recensés, un d'entre eux empoche un salaire annuel s'élevant à 400\$ et un seul bénéficie d'une rémunération annuelle s'élevant à 600\$. Les autres encaissent tous un salaire situé parmi les plus bas, soit entre 250 et 300\$.

**Tableau 3.11**  
Répartition de la population selon la langue parlée

Langue parlée	n	%
Français	867	48,5
Anglais	526	29,5
Français et Anglais	371	20,8
Autre	22	1,2
<b>Total</b>	<b>1786</b>	<b>100</b>

Source: Recensements du Canada, 1911, liste nominative.

### 3.2.5 Le voisinage : une population divisée?

L'examen de la base de données créée pour les chefs de ménage rosemontois qui résident à l'intérieur du lot cadastral 172 au début de la deuxième décennie du XX<sup>e</sup> siècle, permet quelques observations ayant trait à la géographie humaine. D'abord, cette base de données, comprenant des renseignements tirés des rôles des valeurs locatives de 1910 à 1912, du recensement de 1911 et des annuaires Lovell's, a été élaborée grâce au logiciel Filemaker. Des données sélectionnées sont associées aux chefs de ménage, soit : la confession religieuse, la nationalité, le salaire, l'état de propriétaire ou de locataire et le coût du loyer; elles sont compilées en regard du lieu de résidence. Pour ce faire, nous avons sectionné le territoire du lot cadastral 172, tel que représenté en 1914 par Charles Goad, en 17 espaces distincts. Ces derniers, ordonnés pour former une grille sur l'ensemble du territoire étudié, forment des zones naturellement délimitées par les rues et les avenues. Par exemple, la zone D1 comprend les immeubles situés dans le quadrilatère formé par les rues Dandurand et Holt et borné par la 1<sup>ère</sup> et la 3<sup>ème</sup> avenue, la zone D2 correspond à l'espace situé toujours entre les rues Dandurand et Holt mais, borné par la 4<sup>ème</sup> avenue et la 6<sup>ème</sup> avenue, etc. La même logique a été appliquée à l'ensemble du territoire pour former les zones qui sont, grosso modo, du même

acabit. Nous souhaitons, avec cette base de données, tracer le portrait des chefs de ménage et établir des comparaisons entre les secteurs compris dans le Rosemont du début du siècle. Cela dit, les essais de comparaisons révélèrent rapidement que le territoire étudié est plutôt homogène et qu'il n'existe pas de différenciation spatiale notable. Cette base de données est néanmoins utile puisqu'elle permet une connaissance plus approfondie des chefs de ménages, de leurs conditions de vie et de celles dans lesquelles vivent les familles de Rosemont.

Nous remarquons que Rosemont, contrairement à certaines autres banlieues ou quartiers de Montréal, est loin d'être un quartier de locataires. En effet, des 336 chefs de ménages répertoriés, 116 sont propriétaires de leur logement et 204 sont locataires<sup>1</sup>. Nonobstant le fait que les propriétaires soient moins nombreux que les locataires, ils représentent tout de même une proportion non négligeable de 34,5% des chefs de ménage. Si l'on pense à l'écrasant 89,9% de locataires répertoriés en 1911 pour la Ville de Maisonneuve<sup>2</sup> et à une proportion de locataire de 80%<sup>3</sup> pour la Ville de Montréal, le 60,7% rosemontois semble exceptionnel pour un quartier ouvrier. La proportion importante de chefs de ménage propriétaires de leur logement s'explique peut-être par la vente à tempérament, ayant cours pour la vente de lots à bâtir dans Rosemont. Comme nous l'avons soulevé au chapitre précédent, cette stratégie de vente aura possiblement permis à plusieurs familles moins fortunées d'accéder à la propriété. Il faut ici apposer un bémol aux constats tirés par rapport à l'accès des familles ouvrières à la propriété. En effet, en observant les données plus attentivement, nous arrivons à des résultats plus nuancés.

---

<sup>1</sup> Pour 16 de 336 chefs de ménage, le statut de propriétaire ou de locataire nous est inconnu.

<sup>2</sup> Paul-André Linteau, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville*, p. 176.

<sup>3</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal*, p. 216.

**Tableau 3.12**

Les chefs de ménage selon le salaire annuel et le statut de propriété

Salaire (en dollars)	Propriétaire	Locataire	Inconnu	Total
50-299	1	1	1	3
200-399	1	4	2	7
400-599	22	87	3	112
600-799	42	69	3	114
800-999	31	29	3	63
1000 et plus	13	6	1	20
Inconnu	6	8	3	17
<b>Total</b>	<b>116</b>	<b>204</b>	<b>16</b>	<b>336</b>

Source: Recensement du Canada, 1911, liste nominative et Rôle des valeurs locatives, quartier Sainte-Marie, 1910.

Le tableau 3.9 montre avec éloquence que les chefs de ménage ayant les plus bas revenus sont très peu présents sous la rubrique « propriétaire ». Nous retrouvons très peu de chefs de ménages dans les catégories salariales les moins élevées car ces salariés sont majoritairement des enfants, des femmes, de jeunes célibataires ou des vieillards qui ne peuvent figurer parmi les chefs de ménage. La fourchette salariale annuelle dans laquelle se retrouve la grande majorité des travailleurs rosemontois étant entre 400 et 799\$ (Tableau 3.6), nous avons répertorié parmi eux 64 chefs de ménage propriétaires. Ces derniers représentent 55% des propriétaires et 20% de l'ensemble des chefs de ménage de Rosemont. La majorité des propriétaires se situent vraisemblablement dans les catégories salariales supérieures s'étendant de 600\$ à 1000\$ et plus.

**Tableau 3.13**  
Répartition des valeurs locatives

Valeur locative	n	%
20-50	17	5,1
51-70	44	13,1
71-90	166	49,4
91-100	57	17
101 et plus	32	9,5
Inconnu	20	6
<b>Total</b>	<b>336</b>	<b>100</b>

Source : Rôle des valeurs locatives, quartier Sainte-Marie, 1910, AVM.

Le coût du logement est également un élément important afin de situer le niveau de vie des Rosemontois. En compilant les données disponibles dans le rôle des valeurs locatives, nous avons été en mesure, pour la grande majorité des ménages, d'obtenir cette information. Cela dit, le coût du logement représente une évaluation grossière de la valeur du lieu habité (appartement ou maison) permettant une approximation du niveau de vie des occupants. Comme nous avons déjà discuté de la valeur des bâtiments, le coût du logement fait ici office de bonification à ce que nous avons déjà établi. Nous pourrions, entre autres, grâce à cette information, avoir une idée de l'état général des logements dans Rosemont. Comme l'ont fait David Hanna et Sherry Olson dans *l'Atlas historique du Canada*<sup>4</sup>, pour Montréal en 1901, nous avons réparti le coût annuel du loyer en cinq catégories : 20-50\$, 51 à 70\$, 71 à 90\$, 91 à 100\$ et 101\$ et plus<sup>5</sup>. D. Hanna et S. Olson considèrent que les loyers les plus bas de Montréal, sont ceux dont la valeur est de 61\$ et moins. Dans

<sup>4</sup> Geoffrey J. Matthews et al., *Atlas historique du Canada*, vol.3, *Jusqu'au cœur du 20<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1993.

<sup>5</sup> Pour 20 des 336 chefs de ménages, le loyer annuel n'était pas disponible dans les sources consultées.

Rosemont, en 1910, 41 maisons et appartements se retrouvent dans cette catégorie, représentant 12,2% des lieux d'habitation pour lesquels les informations étaient disponibles. Parmi ces 41 logements, dont 11 sont des maisons unifamiliales, 17 ont une valeur locative située entre 20 et 50\$, représentant 5% du parc de logement. Sans qu'on en soit certain, le phénomène du *self building* est possiblement un facteur contribuant à expliquer ces données. Les logements de Rosemont se distribuent de part et d'autre de la médiane s'élevant à 100\$<sup>6</sup>. Cela dit, sur le territoire étudié, une proportion importante des habitations obtiennent une valeur locative annuelle située entre 71 et 90\$. En effet, 166 (49,4%) chefs de ménages logent dans un appartement ou une maison dont la valeur locative est située dans cet intervalle. Si l'on considère encore une fois le salaire moyen des travailleurs Rosemontois vers 1910, soit 559\$ par an, une valeur locative de 90\$ représente un peu plus de 16% des dépenses annuelles d'un ménage. Néanmoins, les logements ayant des valeurs locatives supérieures à 90\$ sont assez nombreux. En effet, ils représentent à eux seuls 26,5% du parc de logement. À l'intérieur de cet ensemble nous retrouvons les logements que nous devinons plus luxueux et qui obtiennent les valeurs locatives élevées (plus de 101\$). Ce sous-ensemble représente un non négligeable 9,5% des habitations du noyau urbain que nous étudions. Ces données et les conclusions auxquelles elles nous ont menés mettent encore une fois en relief la jeunesse de Rosemont. Étant effectivement un quartier ayant moins d'une décennie derrière lui, les maisons et les appartements y sont naturellement dans de bonnes conditions. (Tableau 3.13)

Nous nous sommes également intéressée au lieu de résidence des familles selon l'appartenance aux groupes canadien-français ou canadiens-anglais et selon la confession religieuse. Il s'agissait ici de voir si l'espace urbain était, autour de 1910, polarisé. Contrairement à ce que nous appréhendions, il n'existe pas réellement de différenciation spatiale dans Rosemont. Que ce soit sur le plan des salaires, des métiers, de la nationalité, de la confession religieuse ou même de la

---

<sup>6</sup> La valeur locative la plus élevée correspond à 160\$ tandis que la plus petite valeur locative associée à un logement s'élève à 40\$.

valeur du logement, il semble que le quartier soit un ensemble cohérent où se côtoient quotidiennement, de balcon à balcon, des gens ayant des niveaux de vie et des cultures différentes. En regard des données que nous avons récoltées et analysées, il n'y a pas, dans le Rosemont de 1910, de quartiers dans le quartier ou, en d'autres termes, d'espaces se distinguant par leur composition humaine ou par la valeur des immeubles.

Entre 1895 et 1910, le territoire de Rosemont et la population l'habitant se métamorphosent. Le bouleversement s'effectue surtout à partir de 1902, avec la construction des usines Angus du Canadien Pacifique et avec les actions des promoteurs fonciers qui en sont la conséquence immédiate. Le cas de Rosemont met en lumière comment un espace rural peut radicalement se modifier en moins d'une décennie. Nous avons, dans ce chapitre, examiné la composition de la population rosemontoise. Les résultats montrent bien les transformations survenues sur le territoire. En effet, la population de cultivateurs et de travailleurs de ferme en devient une d'ouvriers industriels dont 30% sont journaliers. L'étude des sources montre aussi que c'est une population composée de jeunes familles majoritairement canadiennes-françaises, qui s'établissent dans Rosemont, d'une part, parce qu'il y a disponibilité des logements et, d'autre part, parce que ce nouvel espace urbain est situé non loin des quartiers industriels anciens où des emplois sont disponibles. Il n'est toutefois pas exclu qu'une partie des résidents de Rosemont occupent un emploi aux ateliers Angus. L'examen des sources indique aussi que la majorité des résidents vivent dans des conditions de vie relativement bonnes et qu'une proportion importante de familles sont propriétaires de leur logement.

S'il y existe peu de diversité ethnique dans le secteur étudié, l'examen de la composition de la population a toutefois révélé qu'un nombre important de résidents sont originaires des Îles britanniques. La population est donc surtout partagée entre anglophones et francophones. Cette dichotomie n'engendre toutefois pas, dans Rosemont, de différenciation marquée de l'espace. Contrairement à certains autres espaces urbains, il semble que le quartier Rosemont forme un ensemble hétérogène

où la population se partage l'espace sans distinctions quant au niveau de vie ou à l'origine ethnique.

## CONCLUSION

L'objectif premier de ce mémoire était de présenter un portrait du quartier Rosemont de 1892 à 1910. Il était question de montrer comment naît et croît un nouvel espace urbain industriel à l'intérieur du contexte d'agglomération propre à l'île de Montréal. Le cas de Rosemont s'avérait particulièrement intéressant puisque que très peu de chercheurs se sont penchés sur son développement. De plus, la présence près de Rosemont des usines Angus du Canadien Pacifique, marquantes en soi pour l'histoire industrielle montréalaise et canadienne, était un élément assez important pour susciter des recherches plus approfondies sur le développement de ce quartier montréalais.

Afin de répondre à cet objectif, l'appel à plusieurs sources a été nécessaire. D'abord, en ce qui concerne le passage d'un milieu agricole à un espace citadin, nous avons consulté divers rapports administratifs de la Ville de Montréal qui mettaient en lumière la progression des travaux d'infrastructures dans Rosemont. La *Gazette municipale de Montréal*, la *Gazette officielle du Québec* et les procès-verbaux de la municipalité du Village de la Petite-Côte et ceux du Village de Rosemont ont également contribué à montrer comment ce nouveau noyau urbain s'organisait dans l'espace et comment les promoteurs travaillaient à sa croissance. Bien évidemment, la compréhension de l'espace passait obligatoirement par l'examen de plusieurs cartes et plans qui nous ont vraiment plongée dans le Rosemont du début du XX<sup>e</sup> siècle. Puis, pour une représentation fidèle de la population qui vivait dans Rosemont, nous avons fait l'examen et l'analyse des rôles

des valeurs locatives et d'évaluation, des recensements fédéraux de 1901 et 1911 ainsi que des annuaires *Lovell's*.

Pour orienter nos recherches nous avons soulevé certaines questions de base. Sachant que le peuplement de Rosemont ne s'effectue pas rapidement, nous voulions connaître les éléments qui rythment la croissance de ce secteur de l'est de l'île de Montréal. Nous avons déjà émis l'hypothèse que les usines Angus agissaient en tant qu'élément initiateur du développement de Rosemont. En observant les retombées initiales de l'établissement des ateliers du Canadien Pacifique, nous avons été à même de confirmer cette hypothèse. Si l'installation de ce complexe industriel motive de manière certaine les promoteurs à s'intéresser à cette portion de l'île, il faut attendre la Première Guerre mondiale et peut-être même le second conflit mondial pour que les usines Angus aient une influence réelle sur la démographie du quartier Rosemont. C'est effectivement à ces périodes que le Canadien Pacifique doit augmenter de manière substantielle son personnel et procède à plusieurs vagues d'embauche. Ce mémoire confirme qu'à Montréal, la progression de l'environnement urbanisé répond à plus d'un facteur. Dans un contexte d'agglomération, l'installation d'une usine, aussi grande et importante soit-elle, ne signifie pas à tout coup la naissance d'un nouveau noyau urbain et l'arrivée en masse de familles. Dans le cas rosemontois, les employés des anciennes usines du Canadien Pacifique dans Hochelaga et Delorimier pouvaient conserver leur gagne-pain aux nouvelles installations sans déménager grâce au réseau de tramways qui permettait le transit à peu de frais. L'existence de ce réseau, accessible aux travailleurs et assez perfectionné, a peut-être freiné le développement immédiat de Rosemont. Chose sûre, le tramway et la proximité de d'autres quartiers ouvriers ont certainement réduit l'impact de l'aménagement des usines Angus sur Rosemont.

Si l'installation des ateliers n'a pas d'effet immédiat sur le plan démographique, cet événement demeure très important pour le développement de Rosemont. En effet, presque simultanément à l'annonce de la construction de ces nouvelles usines, les promoteurs commencent à porter un intérêt nouveau aux terres agricoles

attenantes. La terre Crawford, située juste au nord des nouvelles usines, intéressa particulièrement Ucal-Henri Dandurand et Herbert Holt qui formèrent, dans le but de développer ce secteur, la Rosemount Land Improvement Company. La vitesse de réaction de ces deux hommes montre qu'ils entretenaient des liens étroits avec le conseil d'administration du Canadien Pacifique, qu'ils étaient très bien informés et qu'ils orientaient leurs décisions en conséquence. Il est évident que les promoteurs comptaient sur l'établissement des usines pour la vente de leurs lots à bâtir sur l'ancienne terre agricole Crawford. En maintenant des rapports avec le conseil municipal du Village de la Petite-Côte puis avec celui du Village de Rosemont, U.-H. Dandurand a su faire valoir les intérêts de la Rosemount Land Company. Toutefois, la vente de ces 2 553 lots remporta, malgré l'inauguration des ateliers en 1904, un succès modéré. Effectivement, la majorité des lots restent vacants durant toute la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle et même au-delà. L'effort des promoteurs, sans être un coup d'épée dans l'eau peut être, du moins dans un premier temps, considéré comme un revers pour la Rosemount Land.

Comme nous l'avons montré aux chapitres II et III, malgré la disponibilité de lots à bâtir, la population apparaît donc hésitante, avant 1910, à s'établir de façon massive dans Rosemont. Nous avons pensé que, puisque le territoire étudié se situe en banlieue de Montréal et que les règlements municipaux y sont plus laxistes, l'accessibilité à la propriété y serait donc plus aisée. Effectivement, nous n'avons trouvé aucun règlement municipal de construction vraiment contraignant pour les familles à faible revenu. Certaines maisons pourraient même être les résultats d'auto-constructions. Cela étant dit, à Rosemont, à près de 35%, la proportion de propriétaires est importante. La valeur des maisons explique ce nombre élevé de propriétaires. En effet, la valeur de la majorité des habitations unifamiliales est assez basse. Alors, oui, il y a beaucoup de propriétaires, mais de maisons très modestes.

Nous avons remarqué que Rosemont traverse plusieurs phases de croissance dont une se situe dans l'intervalle temporel étudié dans le cadre de ce mémoire. Cette première poussée démographique suit l'établissement des usines Angus et les

Cette première poussée démographique suit l'établissement des usines Angus et les efforts initiaux des promoteurs. La population passe ainsi de 315 habitants en 1901 à 1786 résidents en 1910. Sans qu'elle soit aussi importante que les booms survenus entre les décennies 1910 et 1920 ou durant les années précédant la Deuxième Guerre mondiale, cet essor démographique est néanmoins marquant car il témoigne avec éloquence du passage de la campagne à la ville. En effet, la nouvelle population s'installant dans Rosemont est nettement une population de travailleurs industriels. Sans pouvoir associer ces derniers aux seules usines Angus, les secteurs dans lesquels ils sont employés confirment de manière certaine les transformations survenues sur le territoire. Contrairement à d'autres municipalités de banlieues situées dans la couronne montréalaise et à certains quartiers de la métropole, le Rosemont du début du XX<sup>e</sup> siècle est un ensemble où il n'existe pas de différenciation spatiale. La population, composée d'une majorité canadienne-française, d'une proportion importante de Canadiens anglais et d'assez peu d'immigrants, se répartit de manière aléatoire dans l'espace. Il n'existe pas non plus de zone de concentration par rapport aux salaires, aux métiers ou à la confession religieuse. En d'autres termes, il s'agit d'un quartier neuf où les distinctions sociales semblent avoir peu ou prou d'influence sur les choix résidentiels et le voisinage.

Nous avons souhaité, avec ce mémoire, explorer les facteurs intervenant dans la naissance d'un nouvel espace suburbain. Nous avons choisi, avec le cas de Rosemont, d'emprunter une voie hors des sentiers battus. Les méthodes employées étaient classiques et utilisées dans plusieurs autres écrits mais, l'objet de notre étude était, lui, inédit. Contrairement à d'autres quartiers montréalais, Rosemont, a curieusement, été négligé par les historiens et les géographes intéressés au phénomène urbain. Ce cas est pourtant riche et significatif pour quiconque désire comprendre le développement de Montréal et ses banlieues au début du XX<sup>e</sup> siècle. La naissance et la croissance de cet espace urbain, dans l'est de l'île de Montréal interpelle certains facteurs que nous n'avons qu'effleuré dans le cadre de cette étude et propose un regard renouvelé sur les conclusions pouvant être tirées de

l'installation de nouvelles manufactures. Le cas rosemontois montre, qu'à Montréal, la progression de l'espace urbanisé ne dépend pas uniquement de la géographie manufacturière. L'incidence du tramway sur le peuplement des zones suburbaines montréalaises et la compétition entre banlieues et quartiers, parmi d'autres éléments survolés dans ce mémoire, mériteraient d'être plus longuement étudiés.

## APPENDICE A

### INTITULÉS DE PROFESSION DANS ROSEMONT EN 1911

Profession	n	Profession	n	Profession	n
Agent d'immeuble	1	Épicier	4	Patron	2
Architecte?	1	Ferblantier	3	Peintre	15
Barbier	2	Fleuriste	1	Photographe	1
Boucher	8	Forgeron	19	Pianiste	1
Boulangier	2	Garde-moteur	1	Plâtrier	4
Briqueleur	12	Général	39	Plombier	2
Carbuilder	1	Ingénieur	2	Plombier	10
Charpentier	46	Inspecteur	1	Police	4
Chauffeur	4	Institutrice	7	Pressier-imprimerie	1
Chauffeur (machinerie)	1	Jardinier	6	Riveur	1
Cigarier	5	Journalier	140	Sellier	1
Commis	5	Laitier	2	Servante	12
Contracteur	2	Lateur	1	Tailleur de pierre	2
Contremaître	15	Laveur	5	Télégraphe	1
Cordonnier	5	Machiniste	58	Tenue de livres	26
Coupeur	1	Maçon	1	Vendeur	2
Couturier	3	Marchand	8	Voyageur	2
Cuisinier	2	Mécanicien	1	Illisible	21
Cultivateur	3	Menuisier	38		
Curé	1	Meublier	2		
Drilleur	10	Modiste	2		
Électricien	7	Mouleur	9		

## BIBLIOGRAPHIE

### A. Sources

Compagnie des tramways de Montréal, *Réseaux de la Compagnie des tramways de Montréal*, 1923, Montréal, Compagnie des tramways de Montréal, 1 carte.

Compagnie des tramways de Montréal, *Map of Montreal Tramways and Autobus Routes*, 1929, Montréal, Compagnie des tramways de Montréal, 1 carte.

*Corporation Accounts of the City of Montreal and Reports of the Chiefs of Departments for the Year...* Montréal, A.P. Pigeon, Printer, 1908-1911.

*Gazette officielle du Québec/Quebec Official Gazette*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 1869-1917.

GOAD, Charles, *Atlas of the City of Montreal and Vicinity: in four volumes, from official plans –special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots*, Montréal, Chas. Goad, Co., civil engineers, 1914.

GOAD, Charles, *Map of the City of Montreal, 1903-1904*, Montréal, Lovell, 1904.

*La Patrie*. Consultations ponctuelles, 1902-1910.

*Montreal Daily Witness*. Consultations ponctuelles, 1913-1914.

Montreal Tramways Co., *Plan de Montréal et des lignes de tramways et d'autobus / Map of Montreal Tramways and Autobus Routes*, 1929, Montréal, Montreal Tramways Co., 1 carte.

*Municipal Gazette of Montreal/Gazette municipale de Montréal*, Montréal, Hôtel de Ville, Trésorier de la Ville de Montréal, 1904-1912

PINSONNEAULT, A.R., *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*, 1907.

Procès-Verbaux, Village de Rosemont, Archives de la Ville de Montréal, P3, 1905-1906.

Procès-Verbaux, Ville de Montréal, Archives de la Villes de Montréal, VM1, 1905-1906.

*Quartier Rosemont*, vers 1912, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P20, S4, P276.

*Recensements du Canada*, 1901, 1911.

*Recensements du Canada*, tableaux manuscrits, 1901, 1911.

Règlement concernant l'annexion de 1906 : Archives de la Ville de Montréal, VM1,S33, règlement no. 353, 1906.

Rôle des valeurs locatives, quartier Sainte-Marie, Archives de la Ville de Montréal, VM2, 1910.

Rôles d'évaluation, Village de la Petite-Côte, Archives de la Ville de Montréal, P2, 1895-1904.

Rôles d'évaluation, Village de Rosemont, Archives de la Ville de Montréal, P3, 1905.

Statuts de la Province de Québec, 1895, 1905, 1906, 1908, 1910.

## **B. Études**

### a) Ouvrages généraux

COLLIN, Jean-Pierre, *Histoire de l'urbanisation de la paroisse de Montréal, 1851-1941*, Montréal, INRS-Urbanisation, 1984, 175 p.

HARRIS, Richard et Robert Lewis, « The Geography of North American Cities and Suburbs, 1900-1950: A New Synthesis », *Journal of Urban History*, vol. 27, no 3, mars 2001, p. 262-292.

HARRIS, Richard, *Creeping Conformity: How Canada Became Suburban, 1900-1960*, Toronto, University of Toronto Press, coll. Themes in Canadian history, 2004, 204 p.

JACKSON, Kenneth T., *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, New York, Oxford University Press, 1985, 396 p.

LEWIS, Robert, *Manufacturing Montreal : The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*, Baltimore, John Hopkins University Press, coll. Creating the North American Landscape, 2000, 336 p.

LINTEAU, Paul-André et Alan F.J. Artibise, *L'évolution de l'urbanisation au Canada : une analyse des perspectives et des interprétations. Rapport no 5*, Winnipeg, The Institute of Urban Studies, University of Winnipeg, 1984, 48 p.

LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal : Boréal, 2000, 627 p.

LINTEAU, Paul-André, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*, tome I, Montréal, Boréal Compact, 1989, 758 p.

POITRAS, Claire, « L'histoire urbaine au Québec durant les années 1990 : de nouvelles tendances? », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 54, no 2, automne 2000, p. 219-245.

#### b) Études spécialisés

BOHÉMIER, Jean-Jacques, *Les origines de Rosemont*, Montréal : Comité de Logement de Rosemont, 1980, 19 p.

COLLIN, Jean-Pierre, « La cité sur mesure : Spécialisation sociale de l'espace et autonomie municipale dans la banlieue montréalaise, 1875-1920 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 13, no 1, juin, 1984, p. 19-34.

DANIEL, Dominique, « Une autre nation d'immigrants. La politique d'immigration du Canada au XX<sup>e</sup> siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, Paris, Les Presses de Science Po., no. 77, janvier-mars 2003, p. 33-46.

GALICHAN, Gilles, « De la Montreal Light, Heat and Power à Hydro-Québec ». In *Hydro-Québec. Autres temps, autres défis*, sous la dir. d'Yves Bélanger et Robert Comeau, Ste-Foy, Presses de l'Université du Québec, 1995, p.62-70.

GIBBON, John Murray, *Steel of Empire. The Romantic History of The Canadian Pacific, The Northwest Passage of Today*, Toronto, McClelland & Stewart, 1935, 423 p.

HANNA, David B., « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans Horacio Capel et Paul-André Linteau (éd.), *Barcelona-*

Montréal. *Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions Universitat de Barcelona, 1998, p. 117-132.

HARRIS, Richard, *Unplanned Suburbs: Toronto's American Tragedy, 1900 to 1950*, Baltimore, John Hopkins University Press, coll. « Creating the North American landscape », 1996, 356 p.

HOGUE, Clarence (sous la dir.), *Québec, un siècle d'électricité*, Montréal, Éditions Libre Expression, 1979, 406 p.

INNIS, Harold A., *A History of The Canadian Pacific Railway*, Toronto, University of Toronto, 1971, 375 p.

LAFERRIÈRE, Suzanne et Bernard Vallée, « De la prospérité à l'incertitude. Les usines Angus à Rosemont », *Cap-aux-Diamants*, no. 54, été 1998, p. 10-13.

LINTEAU, Paul-André, « Le transport en commun dans les villes » dans Norman R. Ball, *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal, 1988, p. 73-100.

LINTEAU, Paul-André, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal, Boréal Express, Coll. Histoire et sociétés, 1981, 280 p.

McCANN, Larry D., « Planning and Building the Corporate Suburb of Mount Royal, 1910-1925 », *Planning Perspectives*, vol. 11, no 3, juillet 1996, p. 259-301.

NAHUET, Robert, *Une expérience canadienne du taylorisme : le cas des usines Angus du Canadien Pacifique*, mémoire de maîtrise, UQÀM, Montréal, UQÀM, 1984.

PHARAND, Jacques, *Network Modifications/Modifications au réseau, 1886-1966*, Montréal, STCUM, 2000, 66 p.

SABOURIN, Roger, *Rosemont, mon quartier*, Montréal, Société d'Histoire Rosemont-Petite-Patrie, 2000, 90 p.

**C. Répertoires et dictionnaires**

COURNOYER, Jean, *La Mémoire du Québec de 1534 à nos jours. Répertoire de noms propres*, Montréal/Paris, Les Éditions internationales Alain Stanké, 2001, 1861 p.

*Dictionnaire biographique du Canada*, 2007-2008. <http://www.biographi.ca/FR/index>

HALLOWELL, Gerald (éd.), *The Oxford Companion to Canadian History*, Don Mills (Ontario), Oxford University Press, 2004, 748 p.

MATTHEWS, Geoffrey J. et al. , *Atlas historique du Canada*, vol.3 *Jusqu'au cœur du XX<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1993.

*Ville de Montréal*, 2007-2008. <http://ville.montreal.qc.ca>

WALLACE, W. S. (éd.) *The Macmillan Dictionary of Canadian Biography*, Toronto, Macmillan, 1985, 914 p.