Recherches sociographiques

La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal

Jean-Pierre Collin et Claire Poitras

Volume 43, numéro 2, mai-août 2002

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/000539ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/000539ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (imprimé)

1705-6225 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Collin, J.-P. & Poitras, C. (2002). La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal. *Recherches sociographiques*, 43(2), 275-310.
<https://doi.org/10.7202/000539ar>

Résumé de l'article

La réinterprétation de l'histoire de la banlieue peut faire une meilleure place à l'apport spécifique de la périphérie dans le processus de fabrication des espaces suburbains. Pour comprendre ce qu'elle est aujourd'hui, nous retracerons les diverses phases de développement de la Rive-Sud de Montréal (définie comme l'ensemble formé par les municipalités régionales de comté de Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu, Champlain et Roussillon) en mettant l'accent sur certains facteurs contextuels, notamment le processus d'industrialisation et d'urbanisation, l'évolution du découpage institutionnel et territorial et le déploiement des infrastructures de transport et des réseaux techniques urbains.

LA FABRICATION D'UN ESPACE SUBURBAIN : LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

Jean-Pierre COLLIN
Claire POITRAS

La réinterprétation de l'histoire de la banlieue peut faire une meilleure place à l'apport spécifique de la périphérie dans le processus de fabrication des espaces suburbains. Pour comprendre ce qu'elle est aujourd'hui, nous retracerons les diverses phases de développement de la Rive-Sud de Montréal (définie comme l'ensemble formé par les municipalités régionales de comté de Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu, Champlain et Roussillon) en mettant l'accent sur certains facteurs contextuels, notamment le processus d'industrialisation et d'urbanisation, l'évolution du découpage institutionnel et territorial et le déploiement des infrastructures de transport et des réseaux techniques urbains.

L'histoire de la banlieue montréalaise et québécoise est un sujet de recherche récent. En outre, lorsque les chercheurs se sont intéressés au développement suburbain, ils ont privilégié l'histoire des municipalités suburbaines situées dans l'île de Montréal¹. Or, à quelques centaines de mètres du centre des affaires montréalais, il existe aussi un milieu suburbain des plus intéressants. Dès la fin du XIX^e siècle, le territoire que nous appelons la Rive-Sud de Montréal a connu

1. Pour un bilan des travaux récents en histoire urbaine au Québec voir GUÉRARD (2000) et POITRAS (2000a). Parmi les principaux travaux sur l'histoire de la banlieue montréalaise, on peut mentionner : COLLIN (1984) et (1998), LINTEAU (1981), VAN NUS (1998) et DAUPHINAIS (1987). Le géographe Robert Lewis a publié un ouvrage sur le phénomène de la déconcentration industrielle à Montréal depuis 1850 (LEWIS, 2000). À l'instar des chercheurs qui ont étudié le processus de suburbanisation dans la région de Montréal dans une perspective historique, Lewis limite son territoire d'observation à l'île de Montréal.

un développement analogue à celui de la banlieue de l'île de Montréal. Autrement dit, la Rive-Sud est incontestablement une des composantes de la banlieue montréalaise. Mais elle est aussi un territoire distinct qui s'enracine dans une histoire particulière.

Afin de mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre dans les milieux suburbains, les géographes Richard HARRIS et Robert LEWIS (2001), dans un numéro thématique de la revue *Journal of Urban History*, ont mis de l'avant une réinterprétation de l'histoire de la ville et de la banlieue en Amérique du Nord, de même qu'en Australie. Ils préconisent en particulier de mettre de côté le modèle de l'École de Chicago, notamment la thèse de Burgess où le centre fondateur joue un rôle dominant. Leur argument est double : d'une part, la banlieue n'a jamais eu l'homogénéité sociodémographique qu'on lui a prêtée. D'autre part, la déconcentration des activités économiques s'est amorcée dès les premiers moments de l'urbanisation et de l'industrialisation, c'est-à-dire à partir des années 1850. En d'autres mots, la banlieue nord-américaine n'a pas été un lieu privilégié de distinction sociale et n'a jamais été dortoir – même si certaines municipalités ont servi à la reconnaissance des classes moyennes et que certaines n'ont été que résidentielles.

La perspective de Harris et Lewis est intéressante et incontournable car elle accorde à la banlieue un rôle dynamique dans le processus d'urbanisation ; cependant, elle minimise l'effet du processus d'urbanisation, surtout caractérisé par un mouvement du centre vers la périphérie.

Notre objectif est de montrer, en procédant à une synthèse historique du développement du territoire connu sous le nom de la Rive-Sud de Montréal (voir la carte 1), que la réinterprétation de l'histoire de la banlieue peut faire une meilleure place à l'apport spécifique de la périphérie dans le processus de fabrication des espaces suburbains. Les relations entre Montréal et la Rive-Sud ont pris des colorations différentes selon les périodes et le lien de suburbanisation n'a été qu'un aspect de celles-ci.

Dans cet article, nous reprenons la synthèse historique² que nous avons réalisée dans le cadre d'une étude plus large sur la dynamique intermunicipale et

2. Pour reconstituer l'évolution du processus de développement urbain et de la géographie administrative du territoire de la Rive-Sud, nous avons eu recours à diverses sources documentaires. Telle que nous la définissons, la Rive-Sud n'a jamais constitué un terrain d'enquête cohérent à des fins de recherche historique. Par conséquent, il n'existe pas encore de synthèse historique de ce territoire. La seule exception partielle est l'ouvrage de synthèse sur la région du « Richelieu–Yamaska–Rive-Sud » paru à la suite de notre propre étude (FILION *et al.*, 2001). Le dernier d'une série de trois volumes sur l'histoire régionale de la Montérégie, l'Histoire du Richelieu–Yamaska–Rive-Sud s'intéresse à la Rive-Sud en tant que composante de la Montérégie centrale, tout en faisant bien entendu régulièrement référence au phénomène de métropolisation. Par ailleurs, des instruments de recherche fort utiles ont été publiés (bibliographies et portrait de l'évolution juridique et territoriale des municipalités de

l'intégration métropolitaine de la Rive-Sud (COLLIN *et al.*, 1998). Le territoire de la Rive-Sud est ici défini comme l'ensemble formé par quatre municipalités régionales de comté (Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu, Champlain et Roussillon – voir la carte 1). Il n'existe pas de reconnaissance administrative (ou politique) de cette région. En fait, d'autres définitions de la Rive-Sud, certaines plus restreintes, d'autres plus généreuses, sont employées dans différents contextes. Celle que nous retenons a l'avantage de correspondre à la coalition politique de quatre MRC qui s'est manifestée, dans les années 1990, à l'occasion des débats à propos de la mise en place d'un conseil métropolitain, du renforcement de la Montérégie et / ou de la création d'une nouvelle région administrative.

Pour comprendre ce qu'est aujourd'hui cette composante de la région métropolitaine de Montréal, nous en retracerons les diverses phases de développement en mettant l'accent sur certains facteurs contextuels, notamment le processus d'industrialisation et d'urbanisation, l'évolution du découpage institutionnel et territorial et l'implantation des infrastructures de transport et des réseaux techniques urbains.

Cet article se divise en cinq brèves parties qui reprennent les principales étapes du développement de la Rive-Sud de Montréal. L'identification de cinq grandes périodes permet de voir comment s'est construit ce territoire. Cette périodisation s'appuie sur des transformations dans les modes d'occupation du territoire et des caractéristiques sociodémographiques de la région. Les années qui terminent les périodes représentent des points tournants sur plusieurs plans ; elles amorcent une nouvelle ère qui porte l'empreinte de changements sociospatiaux. Ces périodes se présentent comme suit : 1) les villages agricoles : du XVII^e siècle à 1859 ; 2) les débuts de l'industrialisation et de l'urbanisation : de 1859 à 1930 ; 3) l'ère de la fragmentation municipale : de 1930 à 1962 ; 4) l'expansion suburbaine et l'intégration à l'économie régionale : de 1962 à 1982 ; 5) une autonomie sous-régionale accrue : de 1982 à nos jours.

la Montérégie). Nos sources comprennent aussi les nombreux travaux réalisés depuis les années 1970, en particulier les publications des diverses sociétés historiques de la région, les atlas historiques réalisés par l'équipe de l'Université Laval et de l'UQAM, les monographies historiques de quelques municipalités, de même que les ouvrages réalisés par Michel Pratt et publiés par la Société historique du Marigot. Certaines parties du territoire qui ont été étudiées davantage sont donc sur-représentées ici, notamment la zone centrale, avec la ville de Longueuil. Ce secteur a d'ailleurs été l'objet d'un Atlas historique (voir PRATT, 2001). Enfin, nous avons puisé dans les documents d'orientation politique du gouvernement provincial, ainsi que dans quelques documents contemporains des événements étudiés afin de comprendre la nature des enjeux soulevés.

CARTE 1

Territoire étudié *Les villages agricoles : du XVII^e siècle à 1859*

Cette première période est marquée par une succession de découpages administratifs et institutionnels (le régime seigneurial aboli en 1854, le régime municipal implanté en 1845 et réformé en 1855, l'introduction des commissions scolaires en 1845) dont deux siècles d'évolution accentuent la diversité et la complexité. Cette mosaïque survit dans les formes et les superficies des municipalités de la Rive-Sud.

Les premières localités de la Rive-Sud se développent selon un modèle assez habituel en Nouvelle-France, c'est-à-dire sous la forme d'une mince frange riveraine

(COURVILLE *et al.*, 1988, p. 3). Les seigneuries de La Prairie de la Magdeleine (1647), de Longueuil (1657), de Boucherville (1664), de Varennes (1672), de Châteauguay (1673) et du Sault-Saint-Louis (1680) comptent parmi les premiers établissements. De La Prairie à Contrecoeur, plusieurs villages sont établis. Le peuplement suit aussi le cours de la rivière Richelieu (Beloeil, Saint-Denis, Saint-Charles, Saint-Mathieu, Saint-Antoine, Chambly). Les noyaux villageois occupent plus de place dans la dynamique sociocommunautaire à partir des années 1760.

Sur le plan démographique, le territoire qui correspond *grosso modo* à l'actuelle région administrative de la Montérégie connaît une forte croissance à partir de la fin du XVIII^e siècle. Entre 1784 et 1871, la population est multipliée par huit, passant de 22 185 à 182 580 habitants, avec une pointe de 188 708 en 1851, ce qui en fait la région la plus peuplée du Québec (COURVILLE, ROBERT et SÉGUIN, 1995, p. 22).

Sur le plan socioéconomique, les principales activités des habitants de la rive sud du fleuve sont liées au monde de l'agriculture. Certaines localités comme Longueuil, profitant de la proximité de Montréal, servent de terminus aux liaisons maritimes. Elles jouent le rôle de point de traversée du fleuve (RUMILLY, 1974, p. 112). De plus, dans les années 1850, l'entreprise ferroviaire Grand Tronc y possède d'importantes installations (gare, bureaux et ateliers) qui fournissent du travail à plus de 300 ouvriers (RUMILLY, 1974, p. 153). Dans les années 1860, à la suite de l'ouverture du pont Victoria, la relocalisation de ces ateliers à Pointe-Saint-Charles provoque un déclin économique et démographique à Longueuil.

Avant la construction du pont Victoria, les liaisons inter-rives sont assurées par des traverses et des transbordeurs qui effectuent la navette entre Montréal et Longueuil, ainsi qu'entre les municipalités riveraines du comté de Laprairie et les villes du sud-ouest de Montréal (Lachine, LaSalle, Verdun). De plus, durant les mois d'hiver, un pont est aménagé sur le fleuve gelé (TRIGGS *et al.*, 1992, p. 22). En fait, le lien avec Montréal est alors renforcé, car les voitures hippomobiles et les piétons peuvent emprunter le pont de glace. Le déploiement des premiers réseaux de transport « régionaux » donne lieu à des ententes « intermunicipales » : par exemple, Montréal, Longueuil et le comté de Chambly partagent les coûts associés au pont de glace qui relie la Rive-Sud à Montréal (RUMILLY, 1974, p. 204).

Cette première période est marquée par la prédominance des activités agricoles. Toutefois, la mise en service des premières liaisons ferroviaires, à partir des années 1840, donne un essor industriel à certaines parties du territoire, notamment Longueuil et La Prairie, dont la position stratégique entre Montréal et les États-Unis est accentuée. La Rive-Sud se trouve ainsi au centre d'un réseau intégré (aux grands réseaux nationaux) de transport intermodal ferroviaire et maritime (LINTEAU, DUROCHER et ROBERT, 1989, p. 105). D'ailleurs, le premier trajet ferroviaire établi au Canada est situé sur la Rive-Sud : la ligne du Champlain & St. Lawrence Railway reliant La Prairie à Saint-Jean-sur-le-Richelieu est inaugurée en 1836 (MIKA

et MIKA, 1986). Ce réseau fait de la région une zone de passage entre Montréal et la partie nord-est des États-Unis.

Il reste que ces voies ferrées ont été aménagées pour favoriser le développement de la métropole en améliorant le trafic interprovincial et continental « et leurs propriétaires se préoccupent peu du développement local ou régional » (LINTEAU, DUROCHER et ROBERT, 1989, p. 106).

Les débuts de l'industrialisation et de l'urbanisation : 1859-1930

Cette période débute avec l'inauguration du pont Victoria qui intensifie les liens entre la Rive-Sud et Montréal. Sa construction, dans les années 1850, vient modifier le paysage social de la région, car elle favorise l'arrivée d'une nouvelle population (les anglophones) qui aménagent des petites villes de banlieue résidentielles. Avec la diversification des groupes sociaux, une spécialisation accrue des municipalités se dessine, ce qui, de surcroît, encourage la modification des activités et des conceptions du territoire.

Entre 1845 et 1890, plusieurs nouvelles paroisses sont fondées, constituées de parties de territoire détachées de paroisses existantes. Par exemple, la municipalité de la paroisse de Saint-Antoine-de-Longueuil, érigée en 1845, a donné naissance aux paroisses de Saint-Hubert (1860) et de Saint-Lambert (1887). Les municipalités localisées à la tête du pont connaissent un développement important. Des habitations saisonnières et des habitations permanentes d'ouvriers viennent se greffer aux villages agricoles.

Entre 1860 et 1918, une douzaine de municipalités sont créées par l'amputation d'entités existantes ou par changement de statut³. Cette spécialisation des territoires municipaux reflète la diversification des groupes sociaux qui choisissent la Rive-Sud pour y vivre. La constitution de nouvelles municipalités – qui va s'accroître au cours de la troisième période – suscite des problèmes de coordination des services publics, notamment dans les domaines de l'approvisionnement en eau potable et de l'évacuation des eaux usées. Les tentatives d'ententes intermunicipales connaissent des échecs. Par contre, à cause des pressions exercées par le Conseil supérieur d'hygiène de la province de Québec et par la Commission des services publics, certaines municipalités finissent par s'accorder pour la fourniture de l'eau et l'assainissement des eaux usées (RUMILLY, 1974, p. 329). Dans certains cas, l'annexion vient mettre un terme à ces conflits.

3. Il s'agit de la municipalité de paroisse de Saint-Hubert (1860), la municipalité de paroisse de Saint-Basile-le-Grand (1871), la municipalité de paroisse de Sainte-Théodosie (1878), le village de Saint-Denis (1903), la ville de La Prairie (1909), la ville de Montréal-Sud (1911), la ville de Greenfield Park (1911), la ville de Châteauguay (1912), la ville de Léry (1914), la ville de Beloeil (1914), le village de McMasterville (1917) et le village de Delson (1918).

ILLUSTRATION 1

L'aqueduc de Longueuil au début du XX^e siècle

SOURCE : Bibliothèque nationale du Québec, Collection de cartes postales, n° 1008.

La Rive-Sud reste avant tout un univers dominé par les activités agricoles, mais les liens avec la métropole, en pleine croissance, s'intensifient. Les maraîchers situés dans les comtés de Chambly, de Laprairie, de Rouville et de Verchères transportent leurs produits vers le marché montréalais. Les interactions entre l'activité agricole et l'urbanisation de ce territoire n'ont pas encore fait l'objet de travaux historiques spécifiques où, comme ceux de LINDER et ZACHARIAS (1999) à propos de Brooklyn, dans l'État de New York, on prendrait en compte non seulement l'histoire de l'expansion urbaine mais aussi celle de l'agriculture et de ses transformations.

La proximité des cours d'eau et des réseaux de transport ferroviaire a contribué à l'industrialisation précoce de certaines parties du territoire. Par exemple, dans les années 1910, des manufactures de produits alimentaires, d'importantes fabriques de briques et des fonderies s'implantent à La Prairie et à Delson. Le village de Delson profite aussi de la présence de plusieurs liaisons ferroviaires, notamment celle de la Delaware & Hudson qui relie des mines de charbon situées en Pennsylvanie, dont elle est propriétaire, au marché montréalais, où les consommateurs abandonnent graduellement le bois de chauffage (ROMME, 1993, p. 67).

L'implantation à Delson, en 1925, d'une usine de traitement de bois (Canada Creosoting Co.) témoigne du dynamisme industriel de la région. Le village de Saint-Constant bénéficie également des activités d'une importante manufacture : la chandellerie F. Baillargeon Ltée, qui s'y installe en 1909 (Comité du 250^e anniversaire de Saint-Constant, Comité du livre « Histoire de Saint-Constant », 1979, p. 117). À Longueuil, l'établissement, en 1913, de la compagnie anglaise Armstrong Whitworth, qui fabrique des roues en fonte pour les wagons de chemin de fer, fournit du travail à plus de 800 ouvriers dont certains effectuent quotidiennement la navette depuis Montréal, faute de logement disponible (RUMILLY, 1974, p. 327).

Ce mouvement d'industrialisation touche d'autres localités de la région. À titre indicatif, on peut mentionner l'arrivée, en 1878, de la compagnie Hamilton Powder, qui devient en 1910 la Canadian Explosives Limited. En 1917, cet ensemble industriel donne naissance au village de McMasterville. Dix ans plus tard, cette entreprise allait devenir la Canadian Industries Limited (CIL) (Commission de toponymie, 1996, p. 430). C'est au cours de cette période que sont mis en place les jalons de l'armature industrielle de la région : la métallurgie, les produits chimiques, le textile, l'agro-alimentaire, l'armement, l'acier, et plus tard, l'aéronautique. Certaines municipalités, comme Saint-Lambert, choisissent d'interdire l'implantation de nouvelles manufactures sur leur territoire afin de conserver leur spécificité.

Le processus d'électrification, qui débute à partir des années 1890, donne une impulsion nouvelle aux activités productives. L'entreprise qui devient le monopole Montreal Light, Heat and Power construit une ligne de transmission puisant son énergie hydroélectrique dans les rapides de Chambly. Ce réseau, dont les sous-stations fournissent de l'énergie à Saint-Lambert, Longueuil et La Prairie, alimente la partie fortement industrialisée du sud-ouest de l'île de Montréal. La même entreprise exploite aussi un réseau électrique qui fournit de l'énergie aux localités situées le long du fleuve, de Boucherville à Sorel en passant par Varennes, Verchères et Contrecoeur. Compte tenu de l'interconnexion entre les réseaux, on peut parler d'une forme d'intégration des territoires par cette entreprise régionale.

Le développement de la région est alors intimement lié au rayonnement de la métropole du Canada. En effet, c'est vers Montréal que convergent les réseaux ferroviaires canadiens, ce qui tend à consolider son rôle de métropole dans les années 1880 (sur la vocation métropolitaine de Montréal, voir GOURNAY et VANLAETHEM, 1998). Durant cette période, les acteurs socioéconomiques qui étudient le potentiel de développement de la Rive-Sud proviennent de la métropole. Il s'agit notamment des commissaires du port, qui souhaitent améliorer les liens entre la métropole et son hinterland sud.

Le pont Victoria permet de relier Montréal à Portland, dans le Maine, dont le port est ouvert en toutes saisons. Ainsi, il est désormais possible pour la métropole

canadienne d'avoir accès aux marchés européens et américains sans interruption (TRIGGS *et al.*, 1992, p. 16). La vitalité nouvelle dont profite le port de Montréal a un effet sur la prospérité des villages et des villes de la Rive-Sud, qui perdent leur rôle de carrefour, à l'exception de localités telles que Saint-Jean et Saint-Hyacinthe, qui demeurent des points de croisement de plusieurs lignes de chemin de fer (BLANCHARD, 1953, p. 159) et qui, comme quelques autres capitales sous-régionales, s'inscrivent dans la mise en place d'un réseau de villes satellites autour de Montréal. Ces centres industriels et tertiaires « jouissent d'une autonomie relative par rapport à Montréal et exercent eux-mêmes une influence sur la région plus ou moins grande qui les entoure » (CRUR, 1972a, p. 39). Dans les cas particuliers de Saint-Jean et de Saint-Hyacinthe, leur influence s'exerce sur une partie de la Rive-Sud.

Mais le transport régional demeure difficile : certaines lignes ferroviaires fonctionnent de manière irrégulière, notamment la liaison entre Montréal et Sorel, qui relie les localités de la Rive-Sud. De plus, les routes sont peu praticables. En bref, les réseaux de communications ne sont pas très fiables. En outre, le Grand Tronc, qui gère le pont Victoria, refuse d'en permettre l'accès aux tramways, le réservant aux trains. Certains élus locaux songent au dynamisme que pourraient connaître les localités de la Rive-Sud si elles étaient reliées à la métropole par le transport en commun. C'est notamment le cas du maire de Longueuil, Amédée Geoffrion, qui obtient finalement l'installation du réseau de tramways, en 1908 (PRATT, 1994, p. 216). La Ville de Longueuil en profite pour entreprendre de vastes travaux de modernisation (éclairage public, trottoirs de ciment, rénovation du réseau d'aqueduc).

Au cours des années 1910 et 1920, les améliorations apportées (chaussées, surfaces et drainage) au réseau routier de la région reflètent l'intérêt croissant pour l'usage de l'automobile, lié à l'engouement pour le tourisme. À la suite de l'adoption de la Loi des bons chemins par le gouvernement provincial, en 1912, un département de la voirie est créé au ministère de l'Agriculture et des crédits sont alloués pour l'amélioration du réseau (TREMBLAY, 1995, p. 183).

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les acteurs montréalais considèrent plus que jamais la Rive-Sud comme le prolongement de la métropole. Ils y favorisent le développement des activités urbaines s'inscrivant dans la dynamique métropolitaine.

La croissance de la Rive-Sud prend un essor nouveau grâce aux liens établis avec le centre-ville de Montréal. D'ailleurs, avec l'ouverture et l'amélioration de plusieurs routes, la circulation automobile augmente, favorisant la diversification des activités agricoles traditionnelles. Par exemple, plusieurs municipalités deviennent des endroits de villégiature très fréquentés durant la période estivale de par leur localisation riveraine (Châteauguay et Léry, le long du fleuve, ainsi que Beloeil, Otterburn Park et Saint-Hilaire, de part et d'autre du Richelieu). L'installation d'équipements récréatifs attire aussi les habitants de l'île de Montréal.

ILLUSTRATION 2

*Dans les années 1920, les acteurs économiques de la Rive-Sud
vendent la localisation de la région*

SOURCE : The South Shore Board of Trade, *The South Shore : Where Greater Montreal Will Reach its Fullest Development*, 1927, Université McGill, Collection des livres rares.

En fin de période, les municipalités de la région sont mieux reliées entre elles en raison de l'extension du réseau ferroviaire et routier. Qui plus est, le déploiement des réseaux d'énergie et de transport contribue à l'industrialisation et à l'urbanisation du territoire. Amorcé à partir de plusieurs noyaux relativement autonomes et espacés (Longueuil, Saint-Lambert, Châteauguay, La Prairie, Boucherville, Varennes, Contrecoeur, Beloeil et Chambly), le développement urbain commence à revêtir une forme nouvelle avec l'ouverture du pont Jacques-Cartier, en 1930.

L'ère de la fragmentation municipale et la première vague suburbaine : 1930-1962

Un élément singularise cette troisième période : l'urbanisation du territoire par l'établissement de nouvelles municipalités qui viennent peu à peu occuper une partie des espaces non urbanisés entre les villes et villages existants. À titre comparatif, en 1930, le territoire des quatre MRC de la Rive-Sud comptait plus de vingt municipalités de paroisse, huit villages et une dizaine de villes. Trente ans plus tard, il restait onze municipalités de paroisse et quatre villages, et plus de dix nouvelles villes s'étaient formées, par changement de statut (en passant de celui de paroisse ou de village à celui de ville) ou par détachement de territoires organisés existants. Le changement de statut juridique est un facteur clé dans le processus de développement suburbain : il fournit aux municipalités un pouvoir d'emprunt qui leur permet de procéder à la réalisation des travaux d'infrastructures et d'aménagement du territoire.

Un autre facteur qui explique l'urbanisation accrue du territoire est l'extension du réseau routier et les nouveaux liens créés par les ponts Jacques-Cartier et Champlain. À ce chapitre, dès 1913, le projet de construire un deuxième pont sur le Saint-Laurent fait l'objet de nombreuses discussions parmi les acteurs sociopolitiques de la Rive-Sud et de Montréal. La Chambre de Commerce de la Rive-Sud joue ici un rôle de premier plan en formant, en 1913, un *Montreal Bridge Committee*. Ses membres se rendent à plusieurs reprises dans les capitales fédérale et provinciale pour faire valoir les intérêts de la Rive-Sud relativement à la construction d'un nouveau pont (South Shore Board of Trade, 1927). Le conseil municipal de Longueuil milite également auprès des autorités fédérales pour que le projet se réalise.

Au-delà des nombreux conflits sur la coordination des services urbains qui ont opposé les municipalités, le projet d'un nouveau pont donne un certain élan à la vision de la Rive-Sud comme région. C'est du moins ce qui se dégage de l'analyse de Robert Rumilly lorsqu'il présente la manière dont le conseil municipal de Longueuil a réussi à organiser une véritable coalition rive-sudoise autour de la question du nouveau pont (RUMILLY, 1974, p. 336).

La canalisation du Saint-Laurent, au début des années 1950, est un autre projet d'infrastructure qui incite les acteurs sociopolitiques de la Rive-Sud à s'associer dans une démarche commune de définition des enjeux relatifs aux transports et aux communications. Cette connivence débouche sur un projet de Conseil des maires du comté de Chambly en 1952, cependant rejeté par les élus locaux qui redoutent une perte d'autonomie (PRATT, 1993, p. 128 ; RUMILLY, 1974, p. 405-406). Comme nous l'avons noté à propos de l'organisation intermunicipale au cours de la période précédente, les dissensions sont nombreuses en ce qui a trait à la mise en place d'une vision commune du développement régional.

Avec l'inauguration du pont Jacques-Cartier en 1930, l'ouverture du boulevard Taschereau reliant à Montréal les villes riveraines situées entre La Prairie et Longueuil en 1932, l'ouverture du pont Victoria aux automobiles en 1933 et l'inauguration du pont Mercier en 1934 s'amorce une nouvelle ère de croissance suburbaine. La construction d'un réseau routier moderne entraîne l'abandon de certains modes de transport : les traversiers, les tramways et le pont de glace. En contrepartie, dès 1931, la Montreal Tramways Company inaugure quelques lignes d'autobus qui desservent Longueuil et le relie directement à Montréal grâce au nouveau pont Jacques-Cartier.

Au long des années 1930, 1940 et 1950 s'opposent les visions des représentants des municipalités de la Rive-Sud et de Montréal. Par exemple, avec l'ouverture du pont Jacques-Cartier, les flux de circulation sont denses car les Rive-sudois sont nombreux à effectuer la traversée. Adoptant la position de ses prédécesseurs, le maire de Montréal considère que les navetteurs doivent assumer les coûts que leurs déplacements impliquent pour la ville centre. Mis de l'avant par les autorités montréalaises, le projet d'imposer une taxe aux gens qui viennent travailler à Montréal sans y résider suscite des résistances de la part des acteurs politiques longueuillois (PRATT, 1993, p. 80-81).

Pendant la crise économique, plusieurs ménages montréalais en chômage quittent la métropole pour louer, à un coût moindre, un petit lot sur lequel ils érigent des habitations qu'on pourrait qualifier de « précaires » – ce que les observateurs de la scène urbaine nord-américaine ont alors appelé les *shacktowns* (HARRIS, 1996, p. 262-263). Ce phénomène apparaît d'abord dans la nouvelle municipalité de Mackayville et prend une nouvelle ampleur dans la ville de Jacques-Cartier au cours des années 1940 et 1950 (GAUTHIER, 1997, p. 187 ; PRATT, 1994).

ILLUSTRATION 3

L'hôtel de ville de Jacques-Cartier au début des années 1950

SOURCE : Bibliothèque nationale du Québec, Collection de cartes postales, n° 3988.

L'installation de cette nouvelle population incite les autorités religieuses à créer, en 1933, le diocèse de Saint-Jean, détaché de celui de Saint-Hyacinthe. Longueuil et les municipalités avoisinantes en font alors partie. Les services y sont transférés en 1969 et le diocèse est rebaptisé Saint-Jean-Longueuil (GAUTHIER, 1997, p. 189). Durant les années 1940 et 1960, plusieurs paroisses sont créées en raison de l'augmentation démographique (carte 2).

Le processus d'industrialisation se poursuit avec l'établissement de nouvelles entreprises, notamment la Dominion Engineering Works et la Pratt & Whitney Aircraft Company, qui s'installent à Longueuil en 1928. L'arrivée à Longueuil de la compagnie Fairchild Aircraft of Canada Ltd., en 1929, donne aussi une impulsion nouvelle à la croissance manufacturière, en particulier durant les années de guerre (1939-1945). Ces nouvelles activités attirent de nombreux ouvriers qui s'installent dans les municipalités environnantes.

CARTE 2

Le diocèse de Saint-Jean-Longueuil

ILLUSTRATION 4

L'usine de la Fairchild Aircraft of Canada Ltd. à Longueuil vers 1930

SOURCE : Collection Notman du musée McCord, MP-1978.107.146.

Cette époque marque une étape importante dans la suburbanisation. Les vastes territoires de nombreuses municipalités de paroisse font l'objet d'une forme de développement particulier où cohabitent des activités agricoles et périurbaines. Longtemps marqué par une seule fonction – l'agriculture –, le territoire de ces municipalités est organisé sur des bases nouvelles, ce qui en accentue le caractère composite.

En 1947, la disparition de la municipalité de la paroisse de Saint-Antoine-de-Longueuil illustre le phénomène d'urbanisation qui gagne la région. Une nouvelle ville est créée (Jacques-Cartier) lors de son détachement de la municipalité de la paroisse (GAUTHIER, 1997, p. 201). Déjà, en 1948, plus de 13 000 personnes y vivent. Durant ses deux décennies d'existence autonome, Jacques-Cartier verra naître treize paroisses. Au moment de son annexion à Longueuil, en 1969, Jacques-Cartier compte près de 70 000 habitants (PRATT, 1994).

Entre 1947 et 1958, sont constituées neuf nouvelles municipalités, dont la vocation les distingue des localités existantes : Jacques-Cartier (1947), Mackayville (1948), Préville (1948), LeMoine (1949), Notre-Dame (1951), Boucherville (1957), Candiac (1957), Saint-Bruno-de-Montarville (1958) et Brossard (1958).

Les paroisses de Saint-Josephat et de Saint-Maxime se détachent de Jacques-Cartier en 1949 pour former la ville de LeMoyne. Certaines parties du territoire de l'ancienne municipalité de paroisse de Longueuil demeurent non urbanisées pendant quelques années. C'est le cas, notamment, des terrains où seront aménagés, dans les années 1960 et 1970, le parc régional, l'ensemble résidentiel Collectivité Nouvelle, le parc industriel et l'ensemble récréo-résidentiel du Parcours du Cerf.

Les municipalités de la Rive-Sud sont loin d'être homogènes sur le plan du statut socioéconomique. Des disparités significatives de revenu existent entre plusieurs d'entre elles. Par exemple, comme nous l'avons mentionné, Jacques-Cartier attire de nombreux ménages issus des quartiers populaires de Montréal (VALLIÈRES, 1968). Cette diversité sociale incite des chercheurs à considérer le développement de la Rive-Sud comme un processus de démarcation : « Chaque étape de la croissance de la banlieue sud se caractérise par l'arrivée de groupes sociaux différents qui, dans leurs processus de défense et de différenciation, suscitent les modifications de la carte municipale » (DIVAY *et al.*, 1975, p. 37).

En fait, durant cette période, on peut parler de l'absence d'une communauté d'intérêts élargie. Les clivages sociaux sont importants entre, par exemple, les ménages ouvriers et les élites locales, les nouveaux arrivants montréalais et les anciens résidents, les tenants de l'urbanisation et ses adversaires, etc. Cette dernière vision va donner naissance à Brossard, en 1958, lors de son détachement de la municipalité de paroisse de Laprairie dont les élus préfèrent maintenir le caractère rural.

L'arrivée massive de ménages montréalais – dont les modes de vie peuvent différer de ceux des populations en place

provoque des conflits avec les populations plus anciennes [...]. Les villes existantes, défendant les intérêts de leurs citoyens, et espérant jouir plus longtemps de services et d'équipements de meilleure qualité, rejettent toute possibilité de participer à l'équipement des nouveaux arrivants. Ceux-ci n'ont d'autres solutions que de créer leurs propres entités municipales ; d'où les cinq nouvelles incorporations entre 1948 et 1951 (DIVAY *et al.*, 1975, p. 38).

Les nouvelles entités municipales n'ont toutefois pas la marge de manœuvre financière nécessaire à la construction des infrastructures urbaines, ce qui entraîne leur endettement massif et leur mise en tutelle provinciale. L'annexion de Montréal-Sud par Longueuil en 1961 amorce un mouvement qui va prendre de l'ampleur au début des années 1970.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la région jouit d'un taux de croissance démographique très élevé : entre 1941 et 1961, la population du Québec passe de 3,3 à 5,3 millions d'habitants, et celle de la Rive-Sud de 63 500 à 213 580 personnes, en chiffres ronds (voir l'annexe). La redéfinition du territoire de la région métropolitaine de Montréal à des fins de recensement, entre 1951 et 1971, vise à

mieux refléter cette nouvelle répartition démographique. Comme on peut le voir sur la carte 3, c'est au cours de ces deux décennies que la Rive-Sud apparaît comme nouvelle composante suburbaine de la métropole. L'expansion territoriale de cette partie de la deuxième couronne, engagée plus tôt que le processus équivalent sur la Rive-Nord, s'accomplit rapidement. Ce fait est d'ailleurs reconnu, en 1966, lors de la détermination des régions administratives du Québec : une sous-région du « Montréal métropolitain » comprend presque toute la Rive-Sud (carte 4).

CARTE 3

Évolution de la région métropolitaine de Montréal, 1951, 1961, 1971

MONTAGE DES CARTES 4 À 7

Sur le plan de l'aménagement urbain, le territoire sert de terrain d'expérimentation pour de nouvelles typologies résidentielles et commerciales. Notamment, il se couvre peu à peu d'habitations pavillonnaires dont la construction est favorisée par la politique de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). À Longueuil, un premier ensemble résidentiel, le Domaine de Normandie, est aménagé à partir d'un plan qui tient compte de l'intégration d'un réseau de petits parcs, de l'implantation des bâtiments et de la répartition des densités. En 1958, Jacques-Cartier est la première ville à avoir sur son territoire un centre commercial de 35 magasins dont l'attrait dépasse largement le territoire même de la ville. La Place Longueuil est inaugurée quelques années plus tard, en 1966. Au

début des années 1960, sont implantés les premiers parcs industriels où, dans l'ensemble, les prix des terrains sont plus bas que dans l'île de Montréal. Ceux de Longueuil, de Saint-Hubert, de Boucherville, de Châteauguay et de Candiac attirent de nouvelles activités. En bref, les images clés associées à la banlieue sont mises en place.

Par rapport au Montréal métropolitain, les acteurs politiques de la Rive-Sud réclament plus d'autonomie administrative. Un des enjeux qui mobilisent les maires et les élus est l'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier. Malgré l'opposition des acteurs montréalais, en 1962, les gouvernements provincial et fédéral cèdent finalement aux demandes des groupes de la Rive-Sud. La mesure a pour effet d'en accroître l'utilisation. L'inauguration du pont Champlain la même année accélère le processus de suburbanisation, notamment à Brossard. Qui plus est, la décision prise par le gouvernement provincial de construire les hôpitaux Charles-LeMoyne et Pierre-Boucher témoigne du rôle accru que remplit l'État dans le processus de développement urbain.

L'expansion suburbaine et l'intégration à l'économie régionale : 1962-1982

L'ouverture à la circulation automobile du pont Champlain en 1962 ne constitue qu'un élément de la trame autoroutière qui est mise en place dans les années 1960, notamment dans le cadre de l'Exposition universelle de 1967. En gestation depuis le début des années 1930, le phénomène de suburbanisation prend véritablement son essor à partir de ce moment. Les nouveaux rapports entre la ville centre et la banlieue ainsi qu'entre les milieux urbanisés et agricoles forcent les pouvoirs publics à repenser leurs politiques de développement.

Au début des années 1970, dans certains documents produits par le Conseil d'expansion économique de Montréal du ministère de l'Industrie et du Commerce, la Rive-Sud est reconnue comme une région distincte. En fait, la grande région de Montréal, qui comprend 63 municipalités, est divisée en quatre sous-régions : l'île de Montréal, l'île Jésus, la rive nord et la rive sud. Celle-ci comprend, par ordre d'importance démographique, les villes de Longueuil, Saint-Hubert, Brossard, Boucherville, Saint-Lambert, Châteauguay-Centre, Saint-Bruno-de-Montarville, Châteauguay, Laflèche, Greenfield Park, LeMoyne, La Prairie, Saint-Constant, Candiac, Sainte-Catherine-d'Alexandrie, la réserve autochtone, Delson, Notre-Dame et Léry.

L'ensemble métropolitain cesse durant cette période d'être dominé par le poids démographique de Montréal. Entre 1971 et 1976, l'île de Montréal perd 4,5 % de sa population, alors que celle des couronnes suburbaines croît d'environ 20 %. Longueuil profite beaucoup de cette croissance : sa population augmente de 25 %. Mais les emplois restent fortement concentrés sur l'île, notamment ceux du secteur tertiaire (Office de planification et de développement du Québec, 1977, p. 22).

L'abolition du péage sur les ponts Victoria et Jacques-Cartier, l'ouverture du pont Champlain et du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, l'élargissement du tablier du pont Honoré-Mercier, la mise en service du métro et l'amélioration du réseau routier et autoroutier donnent un élan sans précédent au développement urbain des municipalités de la Rive-Sud. L'élargissement du tablier du pont Honoré-Mercier permet aux localités environnantes de Châteauguay (Léry et Mercier) d'entretenir des liens directs avec Montréal sans devoir traverser le territoire des municipalités de la Rive-Sud situées plus à l'est. Certaines villes continuent de croître sur le plan démographique ; entre 1961 et 1981, celles qui présentent les plus forts taux de croissance sont Beloeil, Boucherville, Brossard, Candiac, Châteauguay, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Catherine, Saint-Hubert et Sainte-Julie. Mais des municipalités plus anciennes comme Saint-Lambert connaissent un certain ralentissement de leur croissance (voir le tableau en annexe).

Bien que ce territoire soit en pleine expansion au cours de cette période, il demeure faiblement urbanisé compte tenu de l'existence de vastes terrains vacants dont plusieurs ont une vocation agricole. Après la Seconde Guerre mondiale, l'emprise spatiale des activités agricoles diminue au profit des lotissements résidentiels. De plus, l'industrialisation de l'agriculture modifie les pratiques de production et tend à faire disparaître les plus petites terres (ROMME, 1993, p. 181). On observe aussi une restructuration des activités agricoles vers des types de production mieux adaptés à l'imbrication spatiale du rural et de l'urbain et pour lesquelles l'organisation du travail se rapproche plus de celle qui caractérise le milieu urbain (CRUR, 1972b, p. 188 et suiv.).

Dans les années 1960 et 1970, l'urbanisation des villes de la Rive-Sud s'accélère. Les nouveaux territoires urbanisés ont une structure fonctionnelle peu diversifiée et dominée par l'habitation. Cependant certaines nouveautés sont introduites dans le domaine de l'aménagement, entraînant la transformation du cadre bâti et du paysage. Comme dans la banlieue des grandes villes nord-américaines, la culture de l'automobile amène avec elle une foule d'éléments inédits, dont les cinéparcs. À ce chapitre, la municipalité de Saint-Mathieu accueille en 1970 dans son parc industriel le premier cinéparc du Québec (BERCIER, 1993, p. 115). La construction de tours d'habitation à Longueuil en 1969 constitue l'importation d'une typologie spécifique à la modernité architecturale et urbanistique auparavant réservée aux villes centres. Brossard se dote également d'un centre commercial à vocation régionale, le Mail Champlain, ouvert aux consommateurs en 1977.

En 1969, la mise sur pied de l'Office municipal d'habitation de Longueuil, qui voit à la construction de HLM, est un événement révélateur de l'urbanisation de certaines parties du territoire et des problèmes qui l'accompagnent. Celui de Boucherville est constitué près de dix ans plus tard. Les noyaux plus anciens des municipalités suburbaines sont aux prises avec les effets de la suburbanisation :

concentration au centre d'une population plus pauvre et démunie, dégradation de l'environnement physique, déclin des anciennes artères commerciales, etc. Cela donne lieu en 1968 à la mise en place de programmes de rénovation urbaine à Longueuil, suscitant la modification du caractère de certains quartiers par la démolition et le remplacement de bâtiments et de fonctions urbaines. Les ménages plus démunis et les petits propriétaires qui font partie des premiers occupants sont refoulés vers l'extérieur de la zone. Par exemple, les îlots de pauvreté qui existaient à Montréal-Sud et à Jacques-Cartier tendent à s'estomper. Par contre, ils apparaissent dans les municipalités rurales – comme Carignan – et dans les paroisses périphériques (DIVAY *et al.*, 1975, p. 47).

Au cours des années 1960 et 1970, les municipalités de la Rive-Sud se dotent de plusieurs équipements sociocommunautaires et récréatifs pour satisfaire une population jeune : écoles, bibliothèques, centres culturels, arénas, piscines, etc. L'accélération de l'urbanisation rend nécessaire une meilleure coordination des interventions publiques et municipales. Pour relever les nouveaux défis de la coopération intermunicipale, un premier organisme régional est mis sur pied en 1963 : il s'agit de la Commission intermunicipale de la Rive-Sud qui a comme mandat d'étudier les problèmes communs de seize municipalités⁴. Dès le départ, s'instaure un clivage entre les tenants d'une autonomie municipale forte et ceux qui souhaitent que la Commission soit dotée de plus de pouvoirs. À nouveau, les conflits entre, d'un côté, les élus locaux favorables à l'autonomie municipale et, de l'autre, les défenseurs de la coopération régionale, sont représentatifs des enjeux métropolitains dans les grandes agglomérations nord-américaines. Cinq ans après le début de ses travaux, la Commission est dissoute. Son échec serait en partie dû au fait que les municipalités ne lui ont pas alloué les ressources nécessaires à son fonctionnement. Car, à l'instar du modèle qui s'est imposé dans le Nord-Est et dans le Centre-Ouest des États-Unis, la banlieue montréalaise en général – la Rive-Sud en particulier – affectionne et cultive sa fragmentation⁵. Mais on doit à la Commission intermunicipale de la Rive-Sud deux projets importants : la Commission Lemay (1966-1968) et la Commission Lamontagne, Lacasse et Poisson (1969-1970).

La Commission d'étude des problèmes intermunicipaux de la Rive-Sud (présidée par l'avocat Henri-Paul Lemay) est créée par le gouvernement Lesage en 1966 à la demande des villes concernées (carte 5). Elle a aussi pour mandat

4. La Commission intermunicipale de la Rive-Sud comprend les municipalités de Boucherville, Brossard, Greenfield Park, Jacques-Cartier, Laflèche, LeMoine, Longueuil, Notre-Dame, Prévile, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Saint-Lambert, Candiac, La Prairie, Chambly et Saint-Basile-le-Grand.

5. Dans l'Ouest et le Sud des États-Unis, comme en Ontario, la banlieue est moins fragmentée et elle comprend une plus grande proportion de municipalités de banlieue de grande taille. En outre, les villes centres ont pu annexer des territoires non municipalisés jusque dans les années 1970 et parfois les années 1980. (Abbott, 1987).

d'analyser la nature du regroupement des municipalités et de leur restructuration politique ainsi que tout autre problème d'ordre municipal ou intermunicipal.

La Commission Lemay produit deux rapports. Le premier propose une réorganisation générale de la structure municipale par la création de trois municipalités et la mise sur pied d'un organisme régional de planification, de consultation et de prestation de services afin de répondre au manque de ressources et de dispositions favorables à la collaboration qui caractérise les relations intermunicipales (LEMAY et BRYANT, 1968). Le second décrit les conséquences financières de ces propositions (LEMAY, 1968). En 1971, la Proposition de réforme des structures municipales du ministère des Affaires municipales (MAM) reprend certains principes mis de l'avant par la Commission Lemay. L'État annonce son intention d'intervenir pour favoriser les fusions et les regroupements municipaux.

Les autorités publiques de Longueuil et de Jacques-Cartier décident d'aller de l'avant avec un projet de fusion, même si le rapport Lemay était plutôt défavorable à cette association, vu le niveau d'endettement de Jacques-Cartier. La Ville de Longueuil y trouve toutefois certains avantages car le vaste territoire de Jacques-Cartier présente encore d'importantes possibilités de développement. Cette fusion, réalisée en 1969, fait de Longueuil la quatrième plus grande ville du Québec, avec plus de 93 000 habitants.

Une autre fusion intervient, en 1969, entre Préville et Saint-Lambert, cette dernière héritant d'importants terrains à mettre en valeur. En 1971, c'est au tour de Saint-Hubert et de Laflèche de procéder à une fusion. Dans la partie est de la région, le village de Verchères et la paroisse de Saint-François-Xavier-de-Verchères fusionnent pour former la ville de Verchères. La municipalité de village de Varennes et la municipalité de paroisse de Sainte-Anne-de-Varennes procèdent à la même opération en 1972. En 1975, la ville de Châteauguay telle qu'on la connaît aujourd'hui est créée par le regroupement de Châteauguay et de Châteauguay-Centre.

Avec le recul, on peut constater que la fusion de certains territoires, notamment ceux des villages et des municipalités de paroisse, n'a pas freiné l'étalement urbain ; au contraire, à partir du moment où une nouvelle ville est formée, elle dispose des outils financiers (une capacité d'emprunt) pour procéder à la construction des infrastructures urbaines nécessaires au développement immobilier. C'est notamment ce qui s'est produit dans certaines municipalités lorsqu'elles ont obtenu le changement de statut de village et paroisse à celui de ville.

La période précédente a été marquée par de nombreuses résistances eu égard au regroupement et à la coordination des services, accentuant le morcellement politico-administratif existant. Après la publication des rapports Lemay, des intentions de régionalisation commencent à se manifester. Toutefois, les rivalités entre les villes persistent et sont accentuées par les fusions qui permettent à certaines « d'améliorer leur position relative dans les rapports de force intermunicipaux »

(DIVAY *et al.*, 1975, p. 109). Le consensus régional sur la Rive-Sud demeure cependant assez limité. Les ententes intermunicipales sont presque des cas d'exception et ont même souvent été réalisées à la suite d'une intervention du gouvernement provincial.

Le transport en commun constitue l'autre enjeu qui anime le débat sur la coopération intermunicipale. Les travaux de la Commission Lamontagne, Lacasse et Poisson (Ministère des Affaires municipales, 1969-1970) sur les problèmes du transport en commun donnent lieu en 1971, en vertu d'une loi provinciale, à la création de la Commission des transports de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM) qui prend alors possession, par voie d'expropriation, de l'entreprise Chambly Transport (PRATT, 1997, p. 61). La société publique commence ses activités en 1974. Son territoire englobe Brossard, Greenfield Park, LeMoyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert, ainsi que de la municipalité de Notre-Dame. En 1978, elle acquiert l'entreprise Métropolitain-Sud ; de fait, son territoire de desserte est élargi et inclut désormais Boucherville.

Au moment de leur établissement, les services de transport en commun de la CTRSM offrent une desserte fortement axée sur le centre-ville de Montréal. Sur les 28 circuits en service, 12 vont au centre-ville via les ponts Victoria, Champlain et Jacques-Cartier, tandis que 15 se rabattent à la station de métro Longueuil. Une seule ligne offre une desserte interne à la Rive-Sud (Ministère des Transports du Québec, 1976, p. 86). Une telle organisation du service de transport en commun souligne à quel point la Rive-Sud a basculé dans l'univers suburbain (banlieusard !) dont la vie économique bat au rythme de celle du centre-ville.

Malgré tout, parallèlement à cette intégration à l'économie régionale métropolitaine, la Rive-Sud commence à émerger comme entité spécifique. Outre la création de la CTRSM, elle devient aussi de plus en plus le territoire d'intervention de nombreux organismes et institutions à vocation régionale qui touchent tous les aspects de la vie sociocommunautaire et économique : éducation, santé, transport en commun, culture, etc. Notamment, en 1972, les commissions scolaires de Longueuil, de Boucherville et de Saint-Lambert sont intégrées en vertu d'une loi provinciale sous le nom de Commission scolaire Saint-Exupéry. En 1979, est également créé le district judiciaire de Longueuil, qui regroupe 21 municipalités (GAUTHIER, 1997, p. 269).

Le développement d'une conscience régionale plus claire se reflète dans l'extension progressive, à partir de la fin des années 1960, de l'aire de distribution et du nombre de lecteurs du journal *Le Courrier du Sud* (PRATT, 1997, p. 49). L'entrée en ondes de la Radio communautaire de la Rive-Sud inc. (CHAA MF) en 1987 manifeste la même tendance puisque la station a l'intention de « contribuer à l'émergence de l'identité rive-sudoise et d'en favoriser l'expression ».

Cette « régionalisation » s'inscrit dans un processus plus vaste qui permet à la Rive-Sud de mieux se définir. C'est cette nouvelle forme d'autonomie fonctionnelle par rapport à la ville centre que Divay et son équipe font ressortir dans leurs travaux sur la collaboration intermunicipale :

La Rive-Sud métropolitaine demeure étroitement reliée à Montréal, mais son essor économique tend à lui donner un début d'autonomie. Le territoire prend une allure différente depuis 1960 : il tend à se débarrasser de son image de zone dortoir pour devenir une zone satellite disposant de ses propres activités économiques et Longueuil entend polariser cette tendance (DIVAY *et al.*, 1975, p. 53).

Une autonomie sous-régionale accrue : de 1982 à nos jours

Sur le plan politique, cette dernière période s'ouvre avec la création des MRC en 1982. Leur découpage reprend en partie celui des anciens comtés municipaux. La question de l'harmonisation des interventions municipales demeure toutefois au premier plan de l'actualité locale. De fait, avec ses trente-deux municipalités, la Rive-Sud demeure relativement fragmentée – surtout lorsqu'elle est comparée à l'île Jésus dont toutes les municipalités ont été regroupées en 1965 pour former la ville de Laval. Mais le besoin de coopération intermunicipale (ou régionale) est aussi marqué par la transformation de la situation.

Ainsi, entre 1981 et 1991, on constate le ralentissement de la croissance des municipalités proches des ponts qui traversent le Saint-Laurent, car elles ont à peu près atteint leur capacité d'accueil pendant que d'autres, plus éloignées, font l'objet d'une véritable explosion démographique⁶. À Longueuil, d'importants projets d'infrastructures sont réalisés dans le domaine de l'assainissement public : la station de pompage d'eau brute de Longueuil, le centre d'épuration Rive-Sud sur l'île Charron et la station de pompage des eaux usées Roland-Therrien. Dans les autres municipalités, plusieurs régies intermunicipales d'aqueduc et d'assainissement des eaux sont créées. La mise en place des MRC a quelque peu renouvelé la dynamique intermunicipale et favorisé une approche plus concertée de la gestion de certains services municipaux (COLLIN *et al.*, 1998, p. 84-87).

Autour de la station de métro, à Longueuil, émerge un véritable sous-centre régional dont l'importance et la vigueur sont confirmées par les enquêtes origine-destination. À l'instar de ce qui a été constaté partout en Amérique du Nord sur l'évolution des comportements de navettage des banlieusards, selon l'enquête origine-destination de 1993, plus de 70 % des déplacements des résidents de la Rive-Sud se font vers des établissements ou des lieux situés dans cette région. Cela dit, une portion importante du navettage, quel que soit le motif de déplacement, se fait toujours en direction de l'île de Montréal, plus particulièrement la ville de Montréal

6. C'est le cas notamment de Chambly, La Prairie, Sainte-Julie, Sainte-Catherine, Saint-Constant et Varennes.

et son centre-ville. Selon les parties du territoire de la Rive-Sud, on observe une variation du pivot de cette interaction : il se localise tantôt au centre-ville, tantôt dans l'Est de l'île ou encore dans le secteur centre de la Communauté urbaine de Montréal. Quant aux comportements de mobilité à l'intérieur de la Rive-Sud, l'analyse vient confirmer que la municipalité de Longueuil exerce sans contredit un rôle de centre sous-régional dans la Rive-Sud.

Depuis le début des années 1990, les questions d'aménagement régional ont suscité un intérêt croissant chez les acteurs locaux. Outre les travaux d'assainissement, parmi les projets impliquant des ententes intermunicipales, on peut mentionner le projet de réseau vert déposé en 1994 ainsi que le réaménagement du boulevard Taschereau. L'aménagement des berges du Saint-Laurent témoigne aussi d'une nouvelle conception du développement qui s'appuie sur les atouts environnementaux de la région afin d'améliorer la qualité de vie. Ces travaux de planification concertée s'effectuent à l'échelle des MRC.

Pour le transport en commun, la période est marquée par une forte augmentation de l'offre et de la demande de services. Dès 1976, la CTRSM connaît une croissance accélérée de ses activités qui nécessite un programme d'investissements destiné à l'achat de matériel et aux ressources humaines. Entre 1976 et 1996, le parc d'autobus (de 102 à 313 véhicules), le nombre de kilomètres parcourus annuellement (de 6,1 millions de km à 16,7 millions de km), ainsi que l'achalandage annuel (de 9,5 millions à 26,8 millions) augmentent de façon soutenue (STRSM, 1976-1996). Divers programmes de modernisation du service sont également réalisés. À titre indicatif, on peut mentionner l'introduction de la carte régionale, en 1990, mesure visant à mieux refléter la nature des déplacements interrégionaux, et l'ouverture du terminus d'autobus Centre-Ville de la STRSM en 1992.

Durant cette dernière période apparaît un autre phénomène, d'ailleurs similaire à ce qui se produit dans les municipalités suburbaines nord-américaines : il s'agit du mouvement d'autonomisation de la banlieue grâce à la diversification des activités urbaines et à la forte croissance de l'emploi, notamment dans le secteur tertiaire (COFFEY et DROLET, 1994, p. 392 ; COLLIN et GAUDREAU, 1996). La situation manufacturière des municipalités de la Rive-Sud fait aussi l'objet de transformations significatives qui se traduisent par une hausse du nombre d'emplois, en particulier dans certains secteurs tels que « chimie, caoutchouc, plastique », « minéraux non métalliques », « produits métalliques » et « machinerie et transport » (MARTINEAU et RIOUX, 1994, p. 21). Par conséquent, le nombre d'emplois disponibles sur le territoire de la Rive-Sud répond davantage aux besoins des habitants de la région. Depuis quelques années donc, la Rive-Sud est moins « dépendante » par rapport à Montréal en ce qui a trait au travail et qu'elle est devenue un « générateur d'emploi efficace » (COLLIN *et al.*, 1998, p. 92) aussi bien pour les activités manufacturières que tertiaires. Le même type de constatations peut être fait pour les études, les loisirs, la consommation.

Étant donné la création de nouveaux axes commerciaux et de services, les liens inter-rives ont augmenté. L'ouverture en 1978 des Promenades Saint-Bruno (qui regroupent plusieurs grands magasins sous le même toit) et l'arrivée des commerces de type « grande surface » avec l'inauguration du Club Price à Saint-Hubert en 1987 annoncent, en quelque sorte, la nouvelle génération de centres commerciaux et les « mégacentres » (CLOUTIER, 1998) regroupant plusieurs bannières. Avec l'arrivée de ces nouveaux joueurs dans le domaine du commerce de détail, les premiers centres commerciaux construits au tournant des années 1960 voient leur part de marché diminuer. Cela les oblige, dans certains cas, à redéfinir leur vocation.

La Rive-Sud possède maintenant un secteur tertiaire en plein développement et un secteur manufacturier bien établi. Tous les groupes industriels sont présents, mais certaines industries sont beaucoup mieux implantées. C'est le cas de celle des matériaux de transport pour les MRC Champlain et La Vallée-du-Richelieu, des produits chimiques dans la MRC Lajemmerais, de la fabrication des produits en métal dans la MRC Roussillon, de l'industrie des aliments dans la MRC La Vallée-du-Richelieu ou de l'industrie de l'imprimerie dans les MRC Champlain et Lajemmerais.

Par ailleurs, la MRC Champlain a une situation particulière à cause de son importance démographique (près de 50 % de la population de la Rive-Sud), de la relative concentration des emplois sur son territoire et en raison du fait qu'après une longue période de croissance soutenue, son développement urbain arrive à maturité et sa croissance démographique ralentit. Cette situation s'accompagne de phénomènes caractéristiques des villes centres : concentration de plus grands effectifs de personnes âgées, peu scolarisées, à faible revenu, etc., et vieillissement du cadre bâti.

Les trois autres MRC comprennent toujours un secteur rural très important en superficie. De fait, dans l'ensemble de la Rive-Sud, la superficie du territoire occupé par l'agriculture comptait encore pour 58 %, en 1994 (SDE Rive-Sud, 1995). Cette proportion est particulièrement élevée dans la MRC La Vallée-du-Richelieu (61 %) et dans la MRC Roussillon (72 %). Finalement, soulignons que la partie plus agricole de la MRC La Vallée-du-Richelieu continue d'être sous l'influence partielle de Saint-Hyacinthe, comme l'indiquent les comportements de navettage des résidents de ce bloc de municipalités.

Le dernier épisode

L'histoire récente de la Rive-Sud est à nouveau marquée par la question de la réorganisation municipale. Les années 1980 et 1990 n'ont vu s'effectuer aucun autre changement d'importance, exception faite de deux regroupements de villages-paroisses (Saint-Charles et Saint-Denis, dans la MRC La Vallée-du-Richelieu). Cela

dit, au début des années 1990, un débat sur la nécessité de faire émerger et de construire les institutions de la Rive-Sud comme composante métropolitaine s'engage avec la mise sur pied d'une Conférence des maires de la Rive-Sud. Entre 1990 et 1992, cette coalition volontaire réunit dans un forum de discussion les maires de 16 municipalités comptant pour 70 % de la population des quatre MRC (carte 6). La Conférence s'est dissoute en 1992 sans résultats tangibles quant à la réforme des institutions sous-régionales. Son action s'est tout de même poursuivie dans un esprit de concertation régionale qui s'est traduit dans la présentation de mémoires conjoints des quatre MRC lors des grandes consultations publiques ayant eu lieu dans la deuxième moitié des années 1990, à propos de la réforme de la gestion métropolitaine montréalaise.

En 2001, un changement majeur s'est cependant amorcé avec la décision du gouvernement provincial de forcer le regroupement de huit municipalités locales et de la MRC de Champlain pour former une nouvelle ville-MRC (carte 7). Comme en 1969, Longueuil redeviendra l'une des villes les plus peuplées du Québec (la troisième cette fois). Le territoire ainsi regroupé sous une seule administration municipale correspond exactement à celui que la Commission Lemay avait eu le mandat d'étudier au milieu des années 1960.

Peut-être est-il utile de rappeler que, pour les commissaires, dès cette époque, la Rive-Sud est un territoire qui déborde les limites de ces municipalités.

Si, géographiquement, ces [...] municipalités font partie de ce qu'il est convenu d'appeler la Rive Sud, elles ne représentent pas la totalité de cette région. Pour le géographe, l'urbaniste ou l'économiste, la Rive Sud, même si ses contours sont sujets à discussion, s'étend au-delà des limites des douze municipalités dont l'étude a été assignée à la Commission (LEMAY, 1968, p. 1).

Force est de constater donc que, cette méga-fusion municipale réalisée, les institutions de la « Grande Rive-Sud », comme celles du « Grand Montréal » d'ailleurs, restent à imaginer et à construire.

*

* *

Pour conclure, nous aimerions revenir sur quelques éléments de débat relatifs à l'histoire de la banlieue nord-américaine. Le tableau qu'on vient de brosser n'est qu'un premier survol de l'histoire générale de la Rive-Sud. De nombreux aspects sont restés dans l'ombre ou n'ont été qu'effleurés. Malgré tout, cette vue globale permet d'aborder quelques éléments généraux du processus de fabrication de la

banlieue, plus précisément des espaces suburbains en contexte nord-américain et d'illustrer l'importance d'un renouvellement de l'analyse historique de la banlieue⁷.

La première règle est de développer une analyse de longue durée de l'espace suburbain, qui ne se laisse pas enfermer dans les caractéristiques particulières de la banlieue pavillonnaire de l'après-guerre. On l'aura constaté, d'une période de son histoire à l'autre, la Rive-Sud a connu des transformations qui ont contribué à lui donner sa configuration actuelle. Jusqu'aux années 1860, sa population, essentiellement rurale, était répartie sur l'ensemble du territoire. Avec la construction de nouvelles infrastructures de transport et de communication, les activités agricoles ont progressivement fait place à de nouvelles activités industrielles. Mais c'est le mouvement de suburbanisation, enclenché dès la fin du XIX^e siècle pour certaines parties du territoire, qui a modifié de manière définitive le caractère des villages et des villes de la région. Au chapitre des fonctions urbaines, les activités résidentielles se sont développées un peu partout sur le territoire, à proximité des nouveaux axes de transport. Cet éparpillement de la population a donné lieu à la constitution de nouvelles municipalités, ainsi qu'au morcellement du territoire. Or, après avoir favorisé la fragmentation du territoire au cours des années 1940 et 1950, les acteurs sociopolitiques en sont venus, parfois contre leur volonté, à adopter la réorganisation municipale. Depuis quelques années, de nouveaux facteurs – la diversification des activités urbaines et l'accroissement du nombre d'emplois sur le territoire de la Rive-Sud – ont joué un rôle déterminant dans la mise en forme d'une identité spécifique.

L'histoire de la Rive-Sud laisse voir une région contrastée, tant par ses caractéristiques socioéconomiques que par les activités qu'on y trouve. La Rive-Sud est une région dont la spécificité repose sur plusieurs processus : de la suburbanisation bien sûr mais aussi celui de la colonisation, de la première industrialisation, de celui de la villégiature... et de plus en plus celui de la post-suburbanisation où non seulement les résidences s'étalent en périphérie mais où les emplois et les institutions se sont aussi déconcentrés vers de nouveaux pôles urbains... en banlieue. Bref, la Rive-Sud est une composante de la banlieue montréalaise qui s'est surimposée à un développement territorial ancien et dont les traits particuliers sont le résultat de relations continues mais changeantes avec le milieu montréalais (le centre-ville et les quartiers centraux en particulier).

Ce caractère hétérogène de la banlieue, sa diversité démographique, économique et culturelle et le rôle spécifique joué par ses institutions et ses acteurs ont été mis en évidence dans des travaux antérieurs sur Montréal (COLLIN, 1984,

7. Le Canada et les États-Unis (plus exactement les composantes régionales des États-Unis) présentent des différences qui mériteraient une attention particulière mais que nous laisserons de côté dans le présent texte. Voir à ce sujet LINTEAU (1987) et GARBER et IMBROSIO (1996).

1986, 1987 et 1998 ; LINTEAU, 1981 ; DAUPHINAIS, 1987 ; POITRAS, 1999 et 2000b). Entre la ville et la banlieue, la ligne de démarcation est fine. Surtout, cette ligne ne délimite pas des univers séparés, l'un caractérisé par l'hétérogénéité des populations et des activités et l'autre à l'enseigne de l'homogénéité.

Dans une note sur le renouvellement de l'historiographie de la banlieue dans la seconde moitié des années 1980, Blumin fait le constat suivant : « America, it is said, was born in the country and moved to the city. Now it has moved again, this time to the suburbs, with consequences to our personal values and public life that are in fact well worth exploring » (BLUMIN, 1990 ; p. 119). Cette observation rend compte de l'évolution démographique particulière du Canada et des États-Unis, où les banlieusards de la banlieue forment le groupe majoritaire. Mais elle est en partie trompeuse puisqu'elle occulte le fait que la ville et la banlieue se sont faites de pair et non seulement par la mobilité des urbains vers la périphérie. La banlieue, ses élites, ses institutions, son économie, sa sociabilité sont au cœur du processus de l'urbanisation et non pas de simples extensions de la ville centre.

Le paysage social et culturel de la banlieue n'a pas l'homogénéité et l'anomie que laisse entendre le recours au concept de banlieue-dortoir. L'analyse plus qualitative, de l'intérieur de la banlieue, permettant, d'une part, de faire ressortir les diversités, l'exceptionnel et le particulier mais surtout, d'autre part, le va-et-vient entre la ville centre et la banlieue, reste encore à faire.

Pendant longtemps on a pu assimiler une agglomération (une région) urbaine à une seule ville. Cette pratique inscrite autant dans les travaux de recherche – qui ont surtout examiné la banlieue dans ses rapports avec la ville centre – que dans le langage courant, demande à être revue. Autrement dit, à la lecture de l'histoire de la banlieue à partir du centre, il importe d'ajouter la lecture de la banlieue pour elle-même, à partir de la périphérie. Plusieurs pistes de recherche devront être explorées. Il y a, par exemple, celle qui consiste à examiner la dynamique de l'expansion urbaine du point de vue du territoire rural en attente d'urbanisation (ou de suburbanisation) en portant attention à l'imbrication de l'histoire de l'agriculture et de la promotion du développement urbain, à la vie communautaire et culturelle, à la dynamique politique et aux institutions locales dans les territoires partagées entre la métropole et les régions. Finalement, l'analyse du rôle de la villégiature permettrait d'intégrer un élément fondamental dans les représentations des acteurs du processus de suburbanisation, à savoir le rapport à la nature et à l'environnement. De telles avenues de recherche sont autant de thèmes qui pourraient nous éclairer à

la fois sur le caractère spécifique et général de la banlieue montréalaise et québécoise

Jean-Pierre COLLIN

INRS-Urbanisation, Culture et Société.

Claire POITRAS

INRS-Urbanisation, Culture et Société.

BIBLIOGRAPHIE

ABBOTT, Carl

1987 « The suburban Sunbelt », *Journal of Urban History*, 13 : 275-301.

BERCIER, Rhéal

1993 *Les bâtisseurs de Saint-Mathieu. De La Tortue à nos jours...*, Saint-Mathieu, Éditions de la Municipalité de Saint-Mathieu.

BLANCHARD, Raoul

1953 *L'Ouest du Canada français. Montréal et sa région*, Montréal, Librairie Beauchemin.

BLUMIN, Stuart M.

1990 « The center cannot hold : Historians and the suburbs », *Journal of Policy History*, 2, 1 : 118-129.

Centre de recherches urbaines et régionales (CRUR)

1972a *Région Sud : système urbain*, Montréal, Institut national de la recherche scientifique.

1972b *Région Sud : agriculture*, Montréal, Institut national de la recherche scientifique.

CLOUTIER, Laurier

1998 « Les mégacentres arrivent », *La Presse*, mardi 28 avril, p. C-1.

COFFEY, William J. et Réjean DROLET

1994 « La décentralisation des activités économiques dans la région de Montréal, 1981-1991 », *Cahiers de géographie du Québec*, 38, 105 : 371-393.

COLLIN, Jean-Pierre

1984 « 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*, XIII, 1 : 19-34.

1986 *La Cité coopérative canadienne-française : Saint-Léonard-de-Port-Maurice, 1955-1963*, Montréal et Québec, Presses de l'Université du Québec.

1987 « Lo spazio urbano di Montreal dopo la Seconda Guerra mondiale : cambiamenti e permanenze », *Storia urbana*, 37 : 145-168.

- 1998 « A housing model for lower- and middle-class wage-earners in a Montreal suburb : Saint-Léonard, 1955-1967 », *Journal of Urban History*, 24, 3 : 468-490.
- COLLIN, Jean-Pierre, Éric CHAMPAGNE, Pierre J. HAMEL et Claire POITRAS (avec la collaboration de Julie ARCHAMBAULT, Hermance PELLETIER et Nathalie VACHON)
- 1998 *La Rive-Sud de Montréal : dynamique intermunicipale et intégration métropolitaine*, Montréal, INRS-Urbanisation.
- COLLIN, Jean-Pierre et Marcel GAUDREAU (avec la collaboration de Stéphane PINEAULT)
- 1996 *La forme urbaine et les relations intramétropolitaines dans l'agglomération montréalaise : synthèse des analyses et des recherches récentes*, Montréal, INRS-Urbanisation.
- Comité du 250^e anniversaire de Saint-Constant, Comité du livre « Histoire de Saint-Constant »
- 1979 *Histoire de Saint-Constant / 1729-1979*, Anjou, Société d'édition Chaumont.
- Commission de toponymie
- 1996 *Dictionnaire illustré des noms et lieux du Québec*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec.
- COURVILLE, Serge et al.
- 1988 *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIX^e siècle (1825-1861). Répertoire documentaire et cartographique*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN
- 1995 *Atlas historique du Québec. Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval.
- DAUPHINAIS, Luc
- 1987 *Le développement urbain dans la banlieue montréalaise entre 1945 et 1965 : le cas de Laval-des-Rapides*, Montréal, Université du Québec à Montréal. (Mémoire de maîtrise en histoire.)
- DIVAY, Gérard, Denise BEAULIEU et Claude ROY
- 1975 *Regroupement municipal et intégration sociale*, Montréal, Centre de recherches et d'innovations urbaines / INRS-Urbanisation.
- FILION, Mario, Jean-Charles FORTIN, Robert LAGASSÉ et Richard LAGRANGE, de même que Lorne HUSTON, Pierre LAMBERT et Roland VIAU
- 2001 *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*, Sainte-Foy, IQRC / Presses de l'Université Laval.
- GARBER, Judith A. et David L. IMBROSCIO
- 1996 « The "myth of the North American City" reconsidered : Local constitutional regimes in Canada and the United States », *Urban Affairs Review*, 31 : 595-624.
- GAUTHIER, Robert
- 1997 *Petite histoire illustrée de Longueuil*, Longueuil, Société historique du Marigot.

GOURNAY, Isabelle et France VANLAETHEM (dirs)

1998 *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, Boréal et Centre canadien d'architecture.

GUÉRARD, François

2000 « L'histoire urbaine au Québec : la recherche récente à la maîtrise et au doctorat », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 54, 2 : 247-268.

HARRIS, Richard

1996 *Unplanned Suburbs. Toronto's American Tragedy 1900 to 1950*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

HARRIS, Richard et Robert LEWIS

2001 « The geography of North American cities and suburbs : 1900-1950 », *Journal of Urban History*, 27, 3 : 262-292.

LEMAY, Henri-Paul

1968 *Rapport de la Commission d'étude sur le réaménagement municipal de la rive sud. Implications financières*, Québec, Ministère des Affaires municipales.

LEMAY, Henri-Paul et R.W.G. BRYANT

1968 *Commission d'étude des problèmes intermunicipaux sur la rive sud*, Québec, Ministère des Affaires municipales.

LEWIS, Robert

2000 *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

LINDER, M.L. and L.S. ZACHARIAS

1999 *Of Cabbages and Kings County. Agriculture and the Formation of Modern Brooklyn*, Iowa City, University of Iowa Press.

LINTEAU, Paul-André

1981 *Maison neuve. Comment des promoteurs fabriquent une ville*, Montréal, Boréal Express.

1987 « Canadian suburbanization in a North American context – Does the border make a difference ? », *Journal of Urban History*, 13 : 252-274.

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER et Jean-Claude ROBERT

1989 *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*, Montréal, Boréal, (2^e édition).

MARTINEAU, Yvon et Paul RIOUX

1994 *L'industrie manufacturière dans la région métropolitaine de Montréal*, Montréal, INRS-Urbanisation.

MIKA, Nick et Helma MIKA

1986 *Canada's First Railway (Champlain & St. Lawrence Railway)*, Belleville, Mila Publishing Company.

Ministère des Affaires municipales

- 1969-1970 *Commission d'étude des problèmes du transport en commun de la Rive-Sud de Montréal*, Commission Lamontagne, Lacasse et Poisson, Québec, Gouvernement du Québec.

Ministère des Transports du Québec

- 1976 *Le plan de transport : inventaire et propositions (étude de transport intégré de la Rive sud de Montréal)*, Québec, Gouvernement du Québec.

Office de planification et de développement du Québec (OPDQ)

- 1977 *Le système urbain*, Montréal, Gouvernement du Québec. (Dossiers techniques de la région de Montréal.)

POITRAS, Claire

- 1999 « Construire les infrastructures d'approvisionnement en eau en banlieue montréalaise au tournant du XX^e siècle : le cas de Saint-Louis », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 52, 4 : 507-531.
- 2000a « L'histoire urbaine au Québec durant les années 1990 : de nouvelles tendances ? », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 54, 2 : 219-245.
- 2000b *La cité au bout du fil. Le téléphone à Montréal de 1879 à 1930*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.

PRATT, Michel

- 1993 *Longueuil au temps du maire Pratt (1894-1967)*, Longueuil, Société historique du Marigot.
- 1994 *Jacques-Cartier. Une ville de pionniers, 1947-1969*, Longueuil, Société historique du Marigot.
- 1995 *Dictionnaire historique de Longueuil, de Jacques-Cartier et de Montréal-Sud*, Longueuil, Société historique du Marigot.
- 1997 *Rétrospectives du Courrier du Sud, 1947-1997*, Longueuil, Courrier du Sud.
- 2001 *Atlas historique : Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoyne, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Saint-Lambert*, Longueuil, Société historique du Marigot.

ROMME, Jules

- 1993 *Delson, histoire d'une ville*, Delson.

RUMILLY, Robert

- 1974 *Histoire de Longueuil*, Société d'histoire de Longueuil.

Société de développement économique de la Rive-Sud de Montréal (SDE Rive-Sud)

- 1995 *Profil socio-économique de la Rive-Sud de Montréal*, Longueuil, SDE Rive-Sud.

South Shore Board of Trade

- 1927 *The South Shore. Where Montreal Will Reach its Fullest Development*.

TREMBLAY, Bernard

- 1995 *Le Statut des chemins au Québec. Historique et législation, doctrine et jurisprudence*, Sainte-Foy, Ministère des Transports, Les Publications du Québec.

TRIGGS, Stanley, Brian YOUNG, Conrad GRAHAM et Gilles LAUZON

- 1992 *Le Pont Victoria : un lien vital*, Montréal, Musée McCord d'histoire canadienne.

VALLIÈRES, Pierre

- 1968 *Nègres blancs d'Amérique. Autobiographie précoce d'un « terroriste » québécois*, Montréal, Parti Pris.

VAN NUS, Walter

- 1998 « Une communauté de communautés », dans : Isabelle GOURNAY et France VANLAETHEM (dirs), *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, Boréal et Centre canadien d'architecture, p. 63-75.

ANNEXE

Évolution démographique de la Rive-Sud, 1901-1991

MRC et municipalités *	1901	1911	1921	1931	1941	1951	1961	1971	1981	1991
MRC Champlain	6 556	9 528	15 411	20 169	24 582	60 417	110 714	202 839	282 346	312 734
Brossard	--	--	--	--	--	--	--	23 421	52 232	68 793
Greenfield Park	--	--	1 112	1 610	1 819	3 379	7 807	15 348	18 527	17 652
LeMoyne	--	--	--	--	--	4 078	8 057	8 194	6 137	5 412
Longueuil	4 241	5 242	8 184	10 503	13 889	37 767	64 938	97 590	124 320	129 874
St-Hubert	963	952	2 225	1 981	2 457	6 494	14 380	36 789	60 573	74 027
St-Lambert	1 362	3 334	3 890	6 075	6 417	8 719	15 532	18 616	20 557	20 976
MRC Lajemmerais	9 341	8 591	9 568	8 934	9 897	12 431	22 151	37 760	67 337	85 720
Boucherville	1 916	2 066	1 984	1 683	2 022	3 030	8 182	19 997	29 704	33 796
Calixa-Lavallée	532	534	500	485	491	483	459	392	436	448
Contrecoeur	1 611	1 064	1 618	1 605	1 697	2 239	3 244	2 688	5 449	5 501
St-Amable	--	--	--	675	999	1 375	1 907	2 406	4 268	5 804
Ste-Julie	1 354	1 360	1 489	928	967	1 010	1 300	2 552	14 243	20 632
Varenes	2 239	2 205	2 196	1 983	1 996	2 128	4 187	5 245	8 764	14 758
Verchères	1 689	1 362	1 781	1 575	1 725	2 166	2 872	3 013	4 473	4 781
MRC La Vallée-du-Richelieu	11 633	12 852	13 550	14 324	16 447	21 831	38 007	61 478	90 761	105 032
Belœil	--	1 501	1 418	1 434	2 008	2 992	6 283	12 248	17 540	18 516
Carignan	--	929	1 005	1 054	1 132	1 414	2 424	3 340	4 544	5 386
Chambly	1 806	1 757	1 907	2 242	2 608	3 796	5 724	11 466	12 190	15 893
McMasterville	--	--	612	819	1 097	1 509	2 075	2 518	3 612	3 689

Mont-Saint-Hilaire	--	--	522	701	686	2 363	4 007	5 966	10 066	12 341
Oterburn Park	1 275	1 309	802	873	1 433	1 085	2 627	3 512	4 268	6 046
St-Antoine-sur-Richelieu	1 485	1 403	1 272	1 253	1 290	1 220	1 193	484	1 488	1 576
St-Basile-le-Grand	690	700	641	717	848	1 144	1 957	4 007	7 658	10 127
St-Bruno-de-Montarville	872	855	927	1 024	1 262	1 816	6 760	15 780	22 880	23 849
St-Charles-sur-Richelieu	931	889	773	742	739	845	821	933	1 439	1 620
St-Denis P	1 945	1 160	1 053	1 065	952	933	896	880	1 033	1 153
St-Denis VL	--	33	820	689	727	822	1 063	898	1 135	1 038
St-Marc-sur-Richelieu	968	956	918	883	901	893	891	980	1 545	1 851
St-Mathieu-de-Belœil	1 661	660	880	828	794	999	1 286	572	1 535	1 947
MRC Roussillon	8 623	9 729	10 201	11 648	12 477	19 242	42 720	70 299	92 828	118 355
Candiac	--	--	--	--	--	--	1 050	5 185	8 502	11 064
Châteauguay	1 545	2 145	1 722	1 931	2 417	4 398	16 392	33 739	36 928	39 833
Delson	--	--	428	715	570	682	2 075	2 941	4 935	6 063
La Prairie	1 451	2 388	2 158	2 774	2 936	6 189	8 962	8 309	10 627	14 938
Léry	--	--	540	561	816	1 194	1 957	2 238	2 239	2 429
Mercier	1 080	1 020	980	1 059	1 118	1 340	2 658	4 007	6 352	8 227
St-Constant	1 525	1 395	1 411	1 769	1 578	1 925	4 108	5 767	9 938	18 423
Ste-Catherine	--	--	--	--	365	614	2 084	3 955	6 372	9 805
St-Isidore	1 315	1 166	1 129	1 145	1 122	1 239	1 496	1 807	2 234	2 247
St-Mathieu	--	--	569	463	428	447	611	729	1 532	1 754
St-Philippe	1 707	1 615	1 264	1 231	1 127	1 214	1 327	1 657	3 169	3 572
Population totale	36 153	40 700	48 730	55 075	63 403	113 921	213 592	372 376	533 272	621 841

SOURCE : Statistique Canada.

* Territoire actuel.