

*Manufacturing Montreal: The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930.* Par Robert Lewis. (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000. 337 p. ISBN 0-8018-6349-X. US\$45.)

Alain Gelly

Volume 26, 2002

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/800449ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/800449ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

CSTHA/AHSTC

ISSN

0829-2507 (imprimé)

1918-7750 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Gelly, A. (2002). Compte rendu de [*Manufacturing Montreal: The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930.* Par Robert Lewis. (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000. 337 p. ISBN 0-8018-6349-X. US\$45.)]. *Scientia Canadensis*, 26, 120–122. <https://doi.org/10.7202/800449ar>

*Manufacturing Montreal: The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930.* Par Robert Lewis. (Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2000. 337 p. ISBN 0-8018-6349-X. US\$45.)

D'entrée de jeu, l'auteur affirme faire œuvre novatrice en géographie en examinant « the move of manufacturing and the working class to green-field sites (city fringe districts, industrial suburbs, and satellite towns) » (p. 5) à Montréal depuis 1850 jusqu'à 1930. De prime abord, on ne peut être qu'étonné de la nécessité de prouver que la décentralisation industrielle soit un phénomène antérieur à 1920 (p. 1-2), ou que la création des banlieues doive autant à l'occupation du territoire par les manufactures et les ouvriers qu'à celle des classes moyennes (p. 271). D'ailleurs, l'étude de Paul-André Linteau portant sur la ville de Maisonneuve et celles de John Willis, Larry McMally et André Sévigny concernant le sud-ouest de l'île de Montréal l'ont déjà amplement démontré. Mais, ici, il faut convenir que ces études se limitent à un secteur spécifique ou à une période donnée. En fait, il n'y a pas pour Montréal et, aux dires de l'auteur, pour l'Amérique du Nord, d'étude d'ensemble retraçant le processus de formation et de spécialisation des districts manufacturiers.

Pour réaliser cette première, l'auteur a découpé son propos en deux phases (de 1850 à 1890 et de 1890 à 1930), et il a épousé la dynamique des quartiers centraux versus les quartiers périphériques. En ce sens, il s'agit donc d'une étude de l'occupation industrielle de l'espace montréalais, qui met en lumière le processus de décentralisation, et parfois de déconcentration, des industries et des travailleurs. Mais l'ouvrage met également en exergue l'attrait de la « centralité » et l'importance du facteur d'agglomération des districts centraux pour nombre d'entreprises. On pense, par exemple, aux biscuiteries du XIX<sup>e</sup> siècle (p. 57) et à l'équipementier *Northern Electric* (p. 232) au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Sur ce point, l'auteur a raison de ne pas focaliser sur le seul besoin d'espace, bien que ce soit un problème récurrent pour les entreprises (p. 193 et 222), pour expliquer la décentralisation de l'industrie. D'une part, parce que l'auteur émaille son texte d'études de cas, desquelles émerge que plusieurs entreprises préfèrent agrandir leur installation dans les districts centraux et dans les districts les plus anciens des secteurs Est et Ouest de l'île de Montréal plutôt que de se « relocaliser » en banlieue. Cette décision s'explique entre autres par des calculs strictement comptables, les investissements massifs sur un site rendant une « relocalisation » fort onéreuse. D'autre part, parce qu'au-delà des facteurs contraignants, notamment le coût élevé de la valeur foncière dans les districts centraux (p. 183), les entreprises doivent tenir compte d'une multitude de paramètres concernant tant leur environnement technique et social que leur capacité à concurrencer les autres entreprises de leur

secteur respectif. Ici, l'auteur n'est pas dupe. Ainsi, dans sa description de la dialectique entre centre et périphérie, il dresse un large éventail des facteurs de localisation expliquant la décentralisation des entreprises ou encore leur maintien à leur emplacement d'origine. Un exemple suffira pour comprendre : au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, on assiste à la désertion du Vieux-Montréal par l'industrie du vêtement au profit du corridor du boulevard Saint-Laurent. Pour Lewis, ce mouvement s'explique autant par le besoin d'espace dû au changement d'échelle de production que par la présence à proximité d'une main-d'œuvre qualifiée (p. 181–183).

Passons rapidement sur « the strong link between working-class housing and factory construction » (p. 213) et sur la nécessité pour les élites économiques de Montréal d'aménager des espaces industriels et sociaux correspondant aux besoins des industries et des travailleurs. Qu'il suffise de savoir que l'auteur y effectue un bon travail d'interprétation. Néanmoins, quelques réserves s'imposent. Tout d'abord, l'analyse du processus de décentralisation industrielle apparaît moins probante pour le XX<sup>e</sup> siècle alors que la dynamique des districts manufacturiers constitués au XIX<sup>e</sup> siècle, tel que Canal ou Sainte-Marie, s'apparente beaucoup plus à celle du centre qu'à celle de quartiers d'implantation récente comme Montréal-Est ou Ville Saint-Pierre. En ce sens, le choix consistant à ne pas adapter l'organisation de l'ouvrage à cette nouvelle réalité n'est pas sans causer un certain glissement dans le fil de l'argumentation. À notre avis, il aurait été plus pertinent de regrouper les périphéries les plus anciennes avec les quartiers centraux afin de mieux refléter cette nouvelle donne. En second lieu, le passionné de technologie industrielle demeurera sur sa faim, puisque cet ouvrage n'aborde cette question que pour certaines industries telles que l'imprimerie (p. 65 et ss.), la savonnerie (p. 85), le tabac (p. 172 et ss.) et la minoterie (p. 226 et ss.) Autre réserve, la description et les cartes des districts manufacturiers diffèrent parfois (par exemple, la carte 2.1 n'inclut pas le secteur nord des écluses de Saint-Gabriel dans le district du Canal). Dans un autre ordre d'idées, le site industriel de Côte Saint-Paul demeure actif jusqu'aux années 1960 ; si déclin il y a (p. 121), il est donc tout relatif. Plus important encore, l'auteur ne traite pas de manière particulière l'émergence de l'industrie à Lachine dans les années 1880. Par le fait même, il néglige la question de l'autonomie ou de la satellisation des villes de l'île situées à une distance respectable du centre de Montréal au XIX<sup>e</sup> siècle.

Ironiquement, dans cet ouvrage où la tarification du service d'eau basée sur l'évaluation foncière sert de point d'appui à la constitution du corpus d'industries en 1860, 1890 et 1926, l'utilisation de l'eau à des fins industrielles comme facteur de localisation est négligé. Or, pour des industries comme les abattoirs, les usines de produits chimiques et

les usines sidérurgiques, pour n'en nommer que quelques-unes, cet élément est majeur. Un mot sur le recours à la taxe d'eau comme indicateur : si celui-ci apparaît valable pour comparer les industries au sein d'un même district manufacturier, il n'est pas exempt de biais lorsqu'il sert à comparer les districts entre eux. En d'autres mots, il faut voir que, dans les districts centraux, la taxe médiane correspond non seulement à la valeur propre de l'entreprise, mais aussi à l'état du marché immobilier. Bref, une grande entreprise sise en lointaine périphérie aura une valeur moindre qu'une entreprise plus petite située au centre de l'activité urbaine. À ce propos, l'auteur aurait eu avantage à coupler cet indicateur avec la valeur brute de production. Ce faisant, il aurait amélioré d'autant sa lecture de la structure industrielle montréalaise. De même, on aurait apprécié plus de détails sur les problèmes d'harmonisation des rôles d'évaluation de Montréal et de ses proches banlieues. Malgré les réserves émises dans ce compte-rendu, cet ouvrage a le mérite de démontrer hors de tout doute l'importance des manufactures et des travailleurs dans la formation et la spécialisation de l'espace urbain, et au premier chef, des banlieues industrielles et ouvrières.

Alain Gelly

**Notice biographique :** Historien de formation, Alain Gelly a récemment publié, avec Yvon Desloges, *Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860–1950* (Sillery : Septentrion, 2002). Il est l'auteur des rapports touchant l'industrie le long du canal de Lachine, dont *L'importance du Montréal industriel dans l'ensemble canadien* et *Production et fabrication pré-industrielles et industrielles : cinq productions associées au canal de Lachine*. Adresse : Service du patrimoine culturel, Centre de services du Québec, Parcs Canada, 3, Passage du Chien-d'or, C.P. 6060 Haute-Ville, Québec (Québec) G1R 4V7, Canada.