

INFLUENCE DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE DÉVELOPPEMENT DU PLATEAU



HUGUETTE
LOUBERT,
VICE-PRÉS. SHGP

Le développement de la ville de Montréal s'est accéléré avec le transport en commun. La population ouvrière a jusque là l'habitude de s'installer à proximité du travail qu'elle peut rejoindre à pied, tandis que les mieux nantis montréalais qui ont migré vers des quartiers plus éloignés au pied de la montagne et sur la rue Sherbrooke, ont leurs propres attelages d'été et d'hiver.

Dans les villages du Plateau, on peut constater que des agglomérations se sont développées d'abord près des tanneries et ensuite près des carrières. La population augmentant, on a ainsi vu naître les villages de Côte Saint-Louis et de Saint-Jean-Baptiste, et par la suite, de Saint-Louis du Mile-End et de De Lorimier dont la population, surtout des trois premiers, vit de l'industrie locale.

Les tramways ont redessiné la carte du Plateau au fur et à mesure du tracé des rails. Et comme le mentionne Dany Fougères dans *l'Histoire de Montréal et de sa région* : « La présence des lignes de tramways sur les axes routiers de la rue Saint-Denis et du boulevard Saint-Laurent change la donne, rapprochant les municipalités de la grande ville en favorisant sur tout leur long la construction d'un chapelet d'habitations qui au fil du temps, gagne en épaisseur par l'addition de rues parallèles.² »

Les infrastructures comme l'eau, les égouts, l'éclairage, le gaz, l'entretien des rues et le transport ont été très importants pour le développement urbain. Dans le cas de Saint-Jean-Baptiste par exemple, la mauvaise qualité des services avait tendance à freiner son expansion. Mais à partir



Tramway, boulevard St-Laurent, 1952. Archives de la STM

POPULATION DU PLATEAU DE 1871 À 1901¹

	1871	1881	1891	1901
Côte Saint-Louis	2215*	1571**	2972	9025
Saint-Jean-Baptiste	4408	5876	15423	26 764
Saint-Louis du Mile-End		751	3 537	10 933

* Le village de Côte Saint-Louis a été scindé en 1865 lors de l'incorporation du village de Saint-Jean-Baptiste. C'est ce qui explique que Côte Saint-Louis est moins peuplé en 1871.

** Incorporation de Saint-Louis du Mile-End en 1878 à partir de Côte Saint-Louis. Ce dernier est donc moins peuplé en 1881.

de l'installation du transport public sur la rue Saint-Laurent jusqu'à l'avenue du Mont-Royal, en 1864, il est évident qu'il a favorisé la croissance du village³. La compagnie des chemins de fer urbains demande même alors des exemptions de taxes en regard des bénéfices qu'elle procurera

aux habitants et de l'augmentation de la valeur des propriétés du village⁴. L'annexion de Saint-Jean-Baptiste en 1886 permet un meilleur développement des infrastructures et à partir des années 1890, le transport en commun électrifié, offre un attrait supplémentaire que l'on publicise.

Sources :

- 1.-Recensements du Canada. Tableau extrait de *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, P.-A. Linteau, Boréal, 2000.
- 2.-*Histoire de Montréal et de son territoire*, Chapitre 11, D. Fougères et V. Shaffer, Les Presses de l'Univ. Laval 2012
- 3.-*Architecture et forme urbaine à Montréal*, Le développement du quartier Saint-Jean-Baptiste de 1870 à 1914, Réjean Legault, Univ. de Montréal, 1986
- 4.- *Le Village de Saint-Jean-Baptiste : la formation d'un faubourg montréalais*, Jean-Louis Lalonde, Univ. de Montréal, 1985