

PÉRIODE 1 : DES ORIGINES DE LA COLONIE À 1825 GRANDES EXPLOITATIONS AGRICOLES

UN PAYSAGE CHAMPÊTRE MODULÉ PAR LES COMMUNAUTÉS RELIGIEUSES

Localisée sur la rive nord du Saint-Laurent, au sud-ouest de la cité naissante de Ville-Marie, la Pointe-Saint-Charles doit son toponyme à Charles Lemoyne (Dieppe, 1626 – Montréal, 1685), à qui De Maisonneuve concède quatre-vingt-dix arpents de terre proches de la Grande Anse (point d'ancre de l'actuel pont Victoria), en 1654.

Avant l'arrivée des Européens, ce territoire marécageux est fort probablement fréquenté par les amérindiens qui y pêchent et y chassent le gibier à plume, notamment l'oie. Il conservera son caractère à la fois fluvial et champêtre jusqu'au XIXe siècle, puisqu'exploité à des fins agricoles par les quatre communautés religieuses qui en sont devenues les principaux propriétaires : Jeanne Mance et les Hospitalières de l'Hôtel-Dieu, au Fief Nazareth, qui exploitent la Grange des pauvres à partir de 1654; Les Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal, qui établissent la ferme Saint-Gabriel, en 1659, sur d'immenses terres allant de la prairie Saint-Pierre à la concession de Nicolas Millet; Marguerite Bourgeoys et les Sœurs de la Congrégation Notre-Dame, qui acquièrent une partie de la ferme des Sulpiciens et y construisent une métairie, en 1662, pour y loger les Filles du Roy (aujourd'hui Maison Saint-Gabriel); Enfin, Marguerite D'Youville et les Sœurs de la charité, ou Sœurs Grises, s'y établissent en 1747, après avoir repris la mission de l'Hôpital des Frères Charon et leurs propriétés, incluant la maison de ferme de la Pointe qu'elles font rénover.

Rappelons que la fondation de Ville-Marie est le fruit d'une entreprise missionnaire dont l'office est l'établissement d'une société chrétienne où cohabitent français et amérindiens. Leur rôle et l'importance des communautés religieuses dans la société montréalaise s'affirmeront parmi les soins de santé, l'éducation et le service social, et ce, jusqu'à la révolution tranquille qui marque la modernité du Québec dans les années 1960.

À cette époque, seul le chemin de la rivière Saint-Pierre, plus tard « Lower Lachine road » (act. rue Wellington), traverse ce paysage rural. Il existe tout de même des voies de traverse menant aux propriétés institutionnelles, notamment l'ancienne rue de la Ferme et la rue Riverside. Quelques maisons d'habitants ponctuent également le paysage. Au début du XVIIIe siècle, le Séminaire de Saint-Sulpice fait ériger des moulins à vent sur une bande de terre découpée à même la commune de Sainte-Anne. Présents jusqu'à la fin du XIXe siècle, le nom de l'actuel quai de la Pointe-du-Moulin, dans la partie sud du Vieux-Port, les rappelle.

Après la conquête anglaise de 1760, l'administration de la Cité est confiée aux gouverneurs britanniques. Déléguée aux juges de paix en 1796, ces derniers adopteront, en 1801, un édit pour le démantèlement des murs de fortifications entourant la ville, de sorte à la désenclaver et permettre son expansion. Le plan des commissaires, élaboré dans le cadre des améliorations municipales qui allaient suivre leur démolition, prévoit la canalisation des cours d'eau, la construction de boulevards ceinturant la cité et l'établissement de différentes places publiques sur les terrains réservés jusqu'ici aux installations militaires. On aménage le square des Commissaires (Victoria) vers 1811, au nord-ouest de la rue Saint-Jacques, favorisant du même coup le développement de la ville au-delà de la côte du Beaver Hall. À l'opposé, au sud-ouest, les bestiaux du marché Sainte-Anne occupent la future place D'Youville. Il abritera, de 1844 à 1849 le parlement du Canada-Uni. Secteur de basses terres, concédé à l'origine aux communautés religieuses, le développement de la Pointe-Saint-Charles est tardif de sorte que, jusqu'au milieu du XIXe siècle, il est relativement peu exploité ni occupé.



Superposition de la zone d'étude sur la carte de Charland, 1801



Fort de Ville-Marie en 1645, 1884 (Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Extrait de *Description générale de « l'Isle de Montréal Divisée par cotes... »*, 1702, François Vachon de Belmont (Atlas Robert)



Carte d'une partie de l'île de Montréal (...), Gaspard Chaussegros de Léry, 1733 (Archives nationales de France)

PÉRIODE 1 : DES ORIGINES DE LA COLONIE À 1825 GRANDES EXPLOITATIONS AGRICOLES

UN PAYSAGE CHAMPÊTRE MODULÉ PAR LES COMMUNAUTÉS RELIGIEUSES

Personnages associés

Charles Le Moyne : Né à Dieppe en 1626, Charles Le Moyne arrive en Nouvelle-France à 15 ans. Il passe d'abord 4 ans en Huronie en compagnie des Jésuites et y apprend les langues amérindiennes. Il devient ensuite soldat et s'installe définitivement à Ville-Marie en 1646. Parallèlement à ses activités militaires, il est aussi commerçant, associé à son beau-frère Jacques Le Ber. Il reçoit ses lettres de noblesse en 1668. Il décède en 1685.

Jacques Le Ber : Marchand et seigneur, Jacques Le Ber est né près de Rouen

Marguerite Dufrost de Lajemmerais d'Youville : Fondatrice de la Congrégation des Sœurs de la Charité de l'Hôpital Général de Montréal, plus communément appelées Sœurs Grises, Marguerite Dufrost de Lajemmerais est née à Varennes le 15 octobre 1701. Elle épouse François-Madeleine d'Youville en 1722 qui décède quelques années plus tard, en 1730. De leurs six enfants, seuls François et Charles atteignent l'âge adulte. Suite à la mort de son mari, elle se consacre de plus en plus aux soins des pauvres et aux bonnes œuvres. En 1737, elle prononce, en compagnie de trois autres consœurs, ses vœux de pauvreté, chasteté et obéissance. Elles prennent la charge de l'Hôpital Général en 1747 et signent leurs engagements primitifs. Elle décède à Montréal en 1771.

François Charon : Marchand, fondateur des frères Hospitaliers de la Croix et de Saint-Joseph, ainsi que de l'Hôpital Général de Montréal, né à Québec le 7 septembre 1654 du mariage de Claude Charron et de Claude Camus (Le Camus), décédé en mer à bord de la flûte du roi le Chameau peu après le 9 juillet 1719.

Gabriel de Queylus (Gabriel Thubières de Lévy de Queylus) : Prêtre, sulpicien, abbé de Loc-Dieu, docteur en théologie, membre de la Société Notre-Dame de Montréal, grand vicaire de l'archevêque de Rouen au Canada, fondateur et premier supérieur du séminaire de Saint-Sulpice à Montréal, né en 1612, à Privezac, diocèse de Rodez, décédé à Paris le 20 mai 1677. Il fondera la ferme Saint-Gabriel en 1659, qui portera le nom de son saint patron.

Toponymie

Pointe-Saint-Charles : Toponyme rappelant Charles Le Moyne, sieur de Longueuil, étant le premier concessionnaire de l'endroit à partir de 1654.

Pointe-du-Moulin : Sur cette pointe, on trouve jusqu'à la fin du XIXe siècle deux moulins à vent appartenant aux Sulpiciens, l'un construit en 1704 et l'autre en 1797.

Rue De la Ferme : Toponyme rappelant vraisemblablement le chemin menant à la ferme Saint-Gabriel appartenant aux Sulpiciens, construite en 1659.

Rue Riverside : Toponyme descriptif donné à cette voie qui longeait autrefois le fleuve Saint-Laurent.

Rue Wellington : Chemin ouvert avant 1668 permettant de relier les terres de la Pointe-Saint-Charles à la ville. Il prend le toponyme Wellington en 1815 en l'honneur d'Arthur Wellesley, duc de Wellington et général anglais ayant battu Napoléon 1er en 1815.

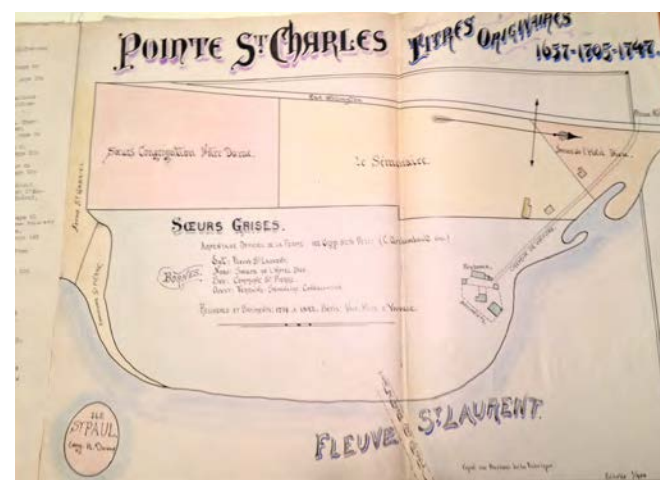


Témoins matériels

- ① Tracé rue Wellington
- ② Tracé rue de la Ferme
- ③ Tracé rue Riverside
- ④ Limite cadastrale
- ⑤ Rivière Saint-Pierre

Vestiges:

- Ⓐ Ferme des Soeurs Grises
- Ⓑ Moulin
- Ⓒ Ferme Saint-Gabriel



Découpage cadastral de la Pointe Saint-Charles, [s.d.] (Archives des Soeurs Grises)



Maison de la ferme à la Pointe-Saint-Charles, [s.d.] (Archives des Soeurs Grises)



Charles le Moyne, [s.d.] (Wikimedia Commons)



Marguerite Dufrost de Lajemmerais D'Youville, [s.d.] (www.schs.ca)



Campement à la pointe Saint-Charles, vers 1842 (Bibliothèque et Archives du Canada, 1934-409-1)



Plan des Commissaires, vers 1810 (Flickr - Philippe Du Berger)

Préhistoire Avancée de terre sur la rive nord du Saint-Laurent, au sud ouest de la petite rivière, la pointe est un lieu privilégié par les amérindiens pour la chasse et la pêche.

- 1535 Jacques Cartier visite le village amérindien d'Hochelaga.
- 1611 Samuel de Champlain implante un établissement temporaire sur la pointe de terre comprise entre le fleuve et la petite rivière.
- 1639 Formation de la Société des Messieurs et Dames de Notre-Dame pour la conversion des Sauvages de la Nouvelle-France.
- 1642 Fondation de Ville-Marie par la Société de Notre-Dame de Montréal. Érection du Fort Ville-Marie.
- 1645 Fondation de l'Hôtel-Dieu de Montréal par Jeanne Mance.
- Vers 1648 Le lieu de fondation de Montréal étant sujet aux inondations, le centre de la ville naissante est déplacé sur le coteau Saint-Louis.
- 1654 Concession de quatre-vingt-dix arpents de la Pointe-Saint-Charles à Charles Lemoyne.**
- 1657 Fondation de la Congrégation de Notre-Dame par Marguerite Bourgeois.
- 1658-1659 Les Sulpiciens construisent la ferme Saint-Gabriel et font tracer un chemin y accédant, l'ancienne rue De la Ferme.**
- Avant 1668 Ouverture d'un chemin reliant les terres de la Pointe-Saint-Charles et la ville, l'actuelle rue Wellington.**
- 1654 Jeanne Mance et les Sœurs Hospitalières de l'Hôtel-Dieu reçoivent de la Société de Notre-Dame le fief de Nazareth, vaste de 112 arpents, en franc-alleu. Elles y font ériger la grange des Pauvres.**
- 1662 Établissement de la métairie des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame à la Pointe-Saint-Charles.
- 1663 Les Sulpiciens deviennent seigneurs de l'île de Montréal.
- 1672 Dollier de Casson, supérieur des Sulpiciens, trace le plan des premières rues de Montréal, en collaboration avec Bénigne Basset.
- 1672-1683 Construction de la première église Notre-Dame.
- 1676 Inauguration de la première place de marché, place Royale, dans la basse-ville.
- 1684 Les Sulpiciens font ériger leur manoir seigneurial, rue Notre-Dame, sur un terrain voisin de l'église.
- 1687-1689 Construction d'une palissade pour protéger la ville.
- 1689 Première pelletée de terre du projet piloté par Dollier de Casson, supérieur des Sulpiciens, de creusement d'un canal contournant les rapides de Lachine. Le tracé prend le parti de relier le lac Saint-Louis et le petit lac Saint-Pierre pour ensuite passer par la décharge de ce dernier pour se rendre à la pointe à Callière.
- 1691 Jean-Vincent Le Ber Du Chesne lègue ses terres de la Pointe-Saint-Charles aux Frères Hospitaliers de la Croix et de Saint-Joseph, ou Frères Charon.**

PÉRIODE 1 : DES ORIGINES DE LA COLONIE À 1825 GRANDES EXPLOITATIONS AGRICOLES

UN PAYSAGE CHAMPÊTRE MODULÉ PAR LES COMMUNAUTÉS RELIGIEUSES

- 1692 Les Récollets et les Jésuites s'installent sur la rue Notre-Dame.
- 1693 Les Sulpiciens cèdent l'administration de la justice au Roi. Aménagement de la place d'Armes.
- 1697 Le canal Saint-Gabriel est creusé. Il relie le petit lac Saint-Pierre et la petite rivière Saint-Pierre.
- Début XVIIIe Construction de sept (7) moulins, dont deux (2) à vent, sur la pointe dans la commune de Sainte-Anne.**
- 1698 Pierre LeBer fait ériger la chapelle Sainte-Anne sur une de ses terres pour protéger la ville des crues du fleuve. Celle-ci se trouvait au coin nord-ouest de l'intersection des actuelles rues Young et Wellington.
- 1701 Gédéon de Catalogne tente, sans succès, de rendre navigable la partie ouest du canal des Sulpiciens, entre le lac Saint-Louis et le petit lac Saint-Pierre.
- 1709 La palissade protégeant la ville est prolongée une seconde fois pour intégrer le coteau du Fort.
- 1717 Le «chemin de Lachine», comprenant en partie l'actuelle rue Wellington, est mentionné sur un plan de Gaspard Chaussegros de Léry.**
- 1717-1744 Remplacement de la palissade de bois. Construction de fortifications en pierre afin de protéger la ville.
- 1721 Le faubourg Saint-Joseph, ou des Récollets, prend forme.
- 1731 Aveu et dénombrement de la seigneurie de Montréal par les Sulpiciens.
- 1733 Troisième et dernière tentative de complétion du canal des Sulpiciens sous la direction de Chaussegros de Léry. Le devis financier étant trop important, le projet est abandonné.
- 1747 Les Sœurs de la Charité de l'Hôpital Général, ou Sœurs Grises, fondées par Marguerite D'Youville, deviennent propriétaires de la ferme de la Pointe-Saint-Charles appartenant originalement aux Frères Charon.**
- 1760 Conquête anglaise
- 1760-1796 Administration des Gouverneurs anglais.
- 1763 Signature du traité de Paris.
- 1796-1833 Administration de Montréal par les juges de paix. Le Séminaire de Paris cède ses terres au Séminaire de Montréal.
- 1801-1817 Édifices et démantèlement des fortifications.
- 1805 Élaboration du tracé orthogonal des rues de Griffintown.
- 1807 Création de la place du Marché-Neuf (actuelle place Jacques-Cartier).
- 1821-1824 Travaux de creusage du canal de Lachine.**

PÉRIODE 2 : 1825-1848 CONSTRUCTION DU CANAL

LA PREMIÈRE VAGUE D'IMMIGRATION IRLANDAISE

L'île de Montréal, située aux confluents des bassins des Grands Lacs, du Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais, est un point d'arrêt obligé pour qui veut accéder à l'arrière-pays. Les rapides de Lachine, en amont de la ville, rendent le fleuve Saint-Laurent impraticable à cet endroit. La position géographique privilégiée de Ville-Marie en fait dès lors un lieu de transit et de négoce, et l'entrée toute désignée vers l'intérieur du continent. Le creusement du canal de Lachine est une entreprise considérable dont les prémices remontent à Dollier de Casson. Déjà, en 1689, le supérieur des Sulpiciens projette de contourner les rapides par la construction d'un canal, afin de relier le fleuve et la rivière Saint-Pierre. Au début du XVIIIe siècle, on tente par deux fois d'y réussir, mais sans succès. Il faudra attendre le premier quart du XIXe siècle, après la Conquête, pour que le projet se concrétise.

À la tête du réseau de canalisation du Saint-Laurent initié par les militaires britanniques, le canal de Lachine est, par contre, le fruit d'un groupe de marchands montréalais désireux d'assurer une liaison par voie d'eau entre Montréal et les Grands Lacs. Les travaux de creusement, débutés en 1821, sont parachevés en 1825. « Depuis le début de sa construction, en 1821, le canal a servi d'ancrage à une transformation graduelle du paysage et de l'habitat. En effet, son tracé initial s'est dessiné en pleine zone rurale, en périphérie de la ville et des villages. Dès sa construction, les ouvriers se sont logés sur ses rives, pour ainsi former de nouveaux noyaux de peuplement. Certaines industries sont ensuite venues profiter de cette voie d'eau, entre autres pour la construction navale et l'entreposage. Graduellement, d'autres industries se sont jointes aux premières, principalement autour des écluses, pour bénéficier du pouvoir d'eau qu'offrent ces quasi-barrages. Les ouvriers s'installeront autour des usines et augmenteront les noyaux de peuplement existants, dont certains formeront de nouvelles entités municipales. Le paysage s'est donc transformé au fur et à mesure du processus d'urbanisation, jusqu'à ce qu'il ne reste à peu près plus aucun espace inoccupé à proximité du canal. » (Encyclopédie de l'Amérique française)

Constituant la majorité de la main-d'œuvre affectée à la construction du canal de Lachine, les premiers Irlandais arrivés au pays s'établissent d'abord à Griffintown. Sans qualification, pour la plupart, ils ne peuvent prétendre qu'à des emplois de manœuvres pour lesquels ils sont réputés endurcis. Des milliers de travailleurs irlandais participent à la construction des canaux du Saint-Laurent.

Si, jusqu'au XIXe siècle, le commerce des fourrures a été le principal moteur économique de Montréal, l'inauguration du canal de Lachine (1825), puis du port de Montréal (1830), favorise l'augmentation du transport maritime, des besoins en entreposage ainsi qu'en manutention, et entraîne une demande accrue en main-d'œuvre. Dans les années 1830, la disparition de l'enceinte fortifiée de la ville contribue à la croissance des faubourgs. Combinée à l'arrivée massive d'immigrants britanniques et à l'exode rural, cela a pour conséquence de modifier à la fois le paysage culturel, religieux et politique de Montréal, à un temps fort de son urbanisation. En effet, vers 1815, la Grande-Bretagne vit une importante crise économique et adopte une politique d'émigration privilégiant le transport de ses ressortissants vers ses colonies d'Outre-mer. Parmi ceux-ci, on compte une importante population irlandaise. De la fin du XVIIIe siècle jusqu'au milieu du XIXe, l'Irlande est au prise avec une série de mauvaises récoltes qui ont de graves conséquences sur l'économie du pays. Elle atteint son point culminant avec la Grande Famine de 1845. Amenés à trouver des jours meilleurs au Canada, un grand nombre d'Irlandais périssent pourtant durant le voyage, terrassés par « la fièvre des navires », épidémie de typhus qui a connu son paroxysme en 1847.



Superposition de la zone d'étude sur la carte de Jobin, 1834.



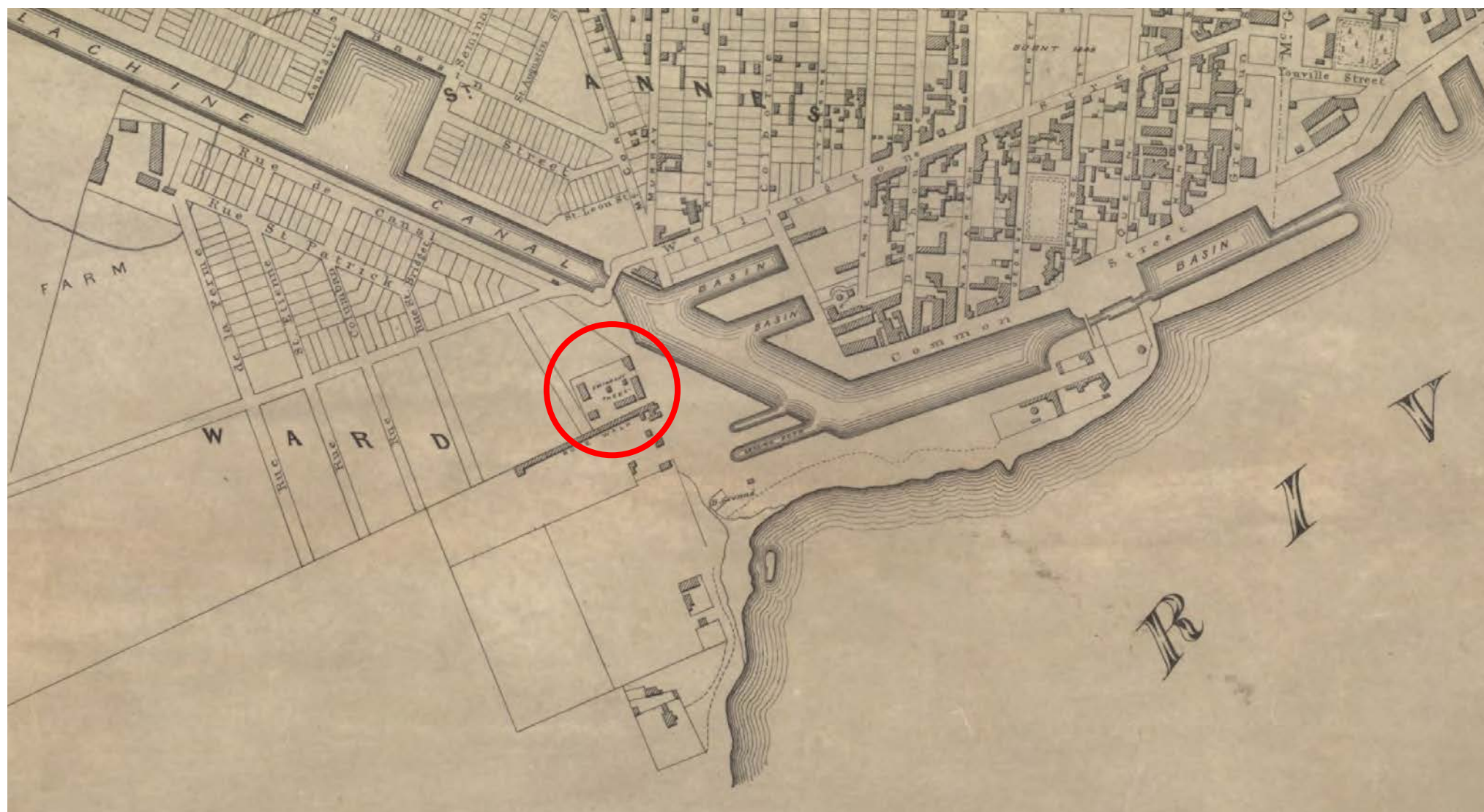
Montréal depuis la colline derrière le village des Tanneries sur le chemin menant à Lachine, 1840 (Musée McCord)



Vue de Montréal depuis le canal de Lachine, James Duncan, 1839 (Archives nationales du Canada)



Le typhus par Théophile Hamel, 1848 (Musée Marguerite-Bourgeoys)



Emplacement des baraques des ouvriers du canal de Lachine ayant servies à héberger les premières victimes du typhus sur la carte de Cane, 1846 (BANQ)



Panoramic view of Montreal, 1845 (Archives nationales du Canada)

« Arrivés à Montreal et à Québec après un long et éprouvant voyage, ceux qui survécurent, du moins pour un certain temps, étaient atteints de cette maladie grave. A Québec tout d'abord, où une grande partie d'entre eux furent mis en quarantaine à Grosse-Ile. À Montréal également, où le maire de l'époque, John Easton Mills, fit construire des baraques pour abriter et soigner les malades. A l'été 1847, alors que la canicule s'abattait sur Montréal, la mère supérieure des Sœurs grises, Mère McCullen, écrivit aux autorités pour demander que l'on permette aux Sœurs de s'occuper des malades, permission qui leur fut accordée. L'agonie des mourants aura sans doute été plus douce de par les soins qu'elles leur ont prodigués. Nombreuses sont celles qui, elles aussi, succombèrent à la maladie. » (Pierre Boulanger, *Délégation générale du Québec à Londres*, 2012)

On héberge d'abord les victimes dans les baraques ayant servies à loger les ouvriers du canal de Lachine. La capacité de ces bâtiments est nettement insuffisante. Un lazaret, constitué de vingt-deux baraques ou ambulances, et un cimetière sont alors aménagés en bordure du fleuve, à l'ouest du port. Néanmoins, l'épidémie fait plus de six milles victimes. Le cimetière, dont aucun corps n'aurait été exhumé, est de capacité insuffisante et plusieurs trouveront leur sépulture dans le Saint-Laurent.

PÉRIODE 2 : 1825-1848 CONSTRUCTION DU CANAL

LA PREMIÈRE VAGUE D'IMMIGRATION IRLANDAISE

Personnages et groupes associés

Thomas Burnett (17??-1824). Ingénieur britannique chargé des travaux de construction du canal de Lachine.

John Easton Mills : Né à Tolland au Massachussets en 1796, John Easton Mills est un homme d'affaires ayant travaillé d'abord dans le commerce de la fourrure avant de fonder sa propre banque, la Mills Bank. Il devient maire de Montréal en 1846. Dans le cadre de ses fonctions, il s'illustre par sa gestion de l'épidémie de typhus qui frappe la ville en 1847. Il demande la construction de baraques à la Pointe-Saint-Charles pour héberger les malades hors de la ville et ainsi limiter le risque de contagion. Il met en place les ressources nécessaires pour leur venir en aide et va lui-même sur place pour soigner les victimes, majoritairement des Irlandais immigrants fuyant la famine. Il contracte alors la maladie et meurt en fonction le 12 novembre 1847. Pour cette raison, on le surnomme le «maire-martyr».

Charles-Eusèbe Casgrain : Né à Rivière-Ouelle en 1800, Charles-Eusèbe Casgrain est avocat, homme politique et fonctionnaire. Durant l'épidémie de typhus, il est commissaire adjoint aux Travaux publics. À ce titre, il est responsable de la construction d'abris temporaires à Pointe-Saint-Charles et à Grosse-Île pour héberger les immigrants irlandais atteints de la maladie. Il décède à Montréal le 29 février 1848.

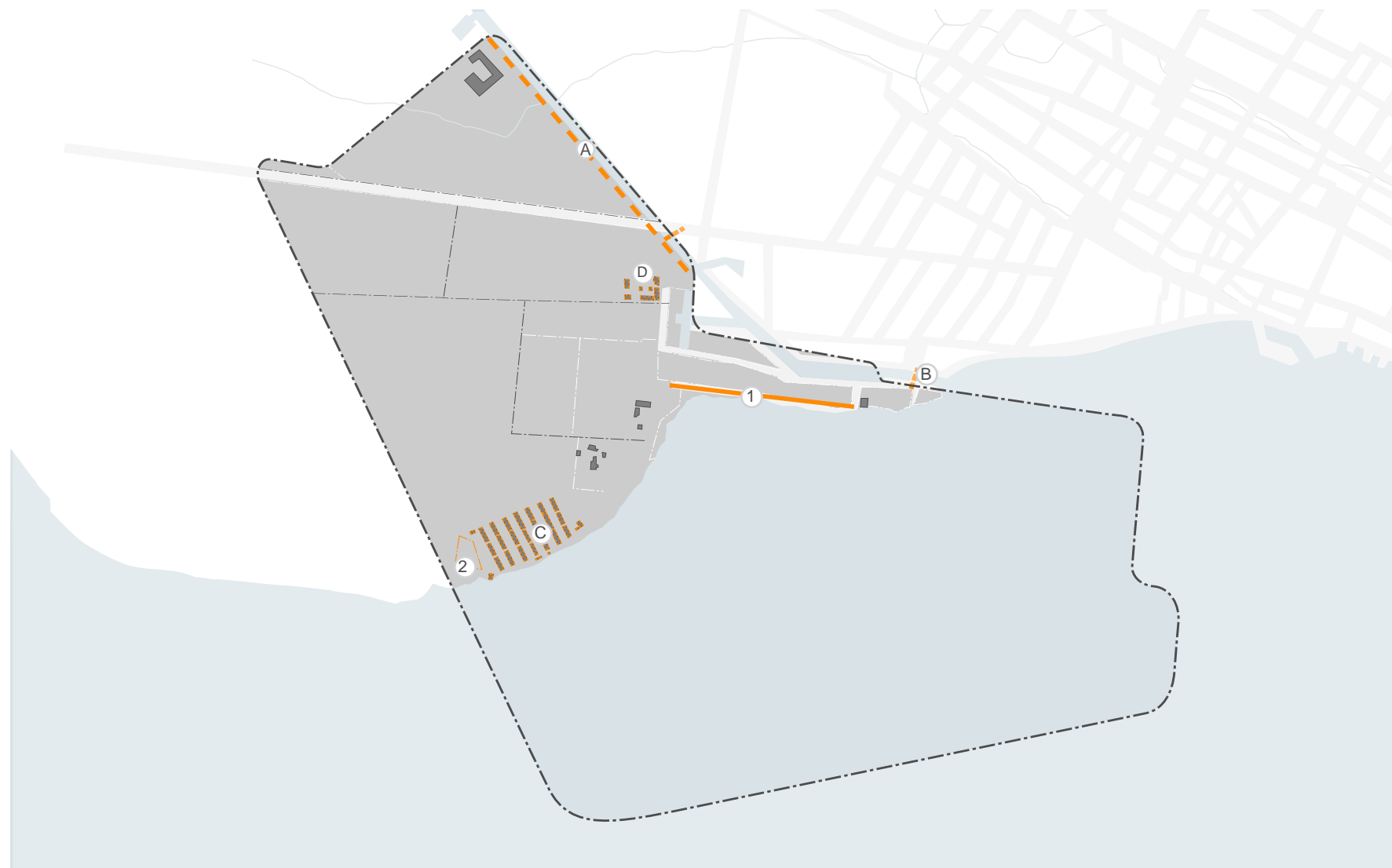
Sœurs Grises : La congrégation des Soeurs de la Charité de Montréal, dites Soeurs grises, est fondée le 31 décembre 1737 par Marie-Marguerite Dufrost de Lajemmerais, aussi connue sous le nom de Marguerite d'Youville. Formée à l'origine pour venir en aide aux pauvres, avec les années, la communauté dirige ses actions vers les soins infirmiers, l'aide aux personnes âgées, aux orphelins, aux aliénés, aux prisonniers, aux filles abandonnées et aux prisonniers de guerre. Elles sont particulièrement impliquées dans le soin des victimes du typhus lors de l'épidémie de 1847-1848.

La communauté irlandaise : Les Irlandais constituent le quatrième plus grand groupe ethnique du Canada. Le premier immigrant au Canada né en Irlande est Tec Cornelius Aubrenon qui arrive en Nouvelle-France en 1661 et qui y demeure jusqu'à son décès en 1687. La plus grande immigration des Irlandais au Canada a eu lieu vers le milieu du XIXe siècle. La grande famine de 1847, causée principalement par le manque de nourriture, a été la cause du décès de plus d'un million d'Irlandais. Cela a aussi été le motif de l'exode massif de centaines de milliers d'Irlandais vers l'Amérique du Nord. Le Canada a été la terre d'accueil des Irlandais les plus pauvres et démunis parce que le coût du passage vers le Canada était moins dispendieux que celui vers les États-Unis. Plusieurs immigrants irlandais ont joué un rôle majeur dans la société canadienne. Le parlementaire canadien, Thomas D'Arcy McGee, a sans doute été un des plus célèbres immigrants irlandais.

Outre la parade annuelle de la Saint-Patrick qui a lieu dans plusieurs villes et communautés au Canada, la fière présence des Irlandais au Canada est reflétée aujourd'hui dans une panoplie de sociétés et d'associations irlandaises réparties à travers le pays. (**Généalogie et histoire familiale Irlandais, Bibliothèque et Archives Canada**)

Toponymie

Rue Mill : Voie traversant la Pointe-du-Moulin, où se trouve un moulin à vent, le long de laquelle s'installe trois moulins hydrauliques: Royal Mill, City Mill et Canal Mill.



Constructions depuis le haut du pont Victoria, 1858-1859 (Musée McCord)



Plan figuratif d'une propriété à la Pointe St. Charles [...]. Ce plan montre l'emplacement des baraques ayant logé les victimes du typhus, 1857 (H-M Perrault, BAnQ)

Témoins matériels:

- ① Rue Mill
- ② Cimetière

Vestiges:

- A Chemin de halage / rue du Canal
- B Black bridge
- C Baraques construite pour héberger les victimes du typhus
- D Baraques ayant hébergé les ouvriers du canal Lachine

PÉRIODE 2 : 1825-1848 CONSTRUCTION DU CANAL

LA PREMIÈRE VAGUE D'IMMIGRATION IRLANDAISE



John Easton Mills, [18-] (Ville de Montréal)



Charles-Eusèbe Casgrain, 1840 (BANQ)



Les Soeurs Grises, Montréal par James Duncan, 1853 (Ville de Montréal)

- 1815** Première vague d'immigration irlandaise.
- 1825** Inauguration officielle du canal de Lachine.
Premier recensement effectué à Montréal.
- 1829 Ouverture, à Griffintown, de la Phoenix Foundry à Griffintown qui fabriquera la charpente des ateliers du canal.
- 1830 Création de la Commission du havre de Montréal, chargée de l'aménagement et de la gestion du port.
- 1830-1833 Première campagne de travaux visant l'amélioration du havre dans l'axe de la place Royale et des rues Saint-Dizier, Saint-Sulpice et Saint-Gabriel.
- 1833 La Cité de Montréal est créée suite à la mise en vigueur de sa charte. Les premières élections sont tenues et Jacques Viger devient le premier maire de la ville.
- 1834 Fondation de la St. Patrick Society, organisation caritative visant à promouvoir les intérêts de la communauté irlandaise à Montréal.
- 1836-1838 Construction de l'édifice de la Douane, place Royale, par John Ostell.
- 1836 Griffintown compte 1 200 habitants, en majorité d'origine irlandaise.
- 1837 Ouverture du moulin Glenora, appartenant à Alexander Ogilvie et dirigé par James Goudie, au nord de l'écluse Saint-Gabriel.
- 1837-1838 Rébellion des Patriotes.
- 1839-1841** Deuxième campagne de travaux d'amélioration du havre. Parmi ceux-ci, il y a le prolongement des quais, murs et rampes d'accès vers l'ouest, pour atteindre l'embouchure du canal de Lachine.
- 1840 Deuxième incorporation de Montréal.
Acte d'Union du Haut et du Bas Canada.
- 1841 Installation du chantier maritime Augustin Cantin près de l'écluse Saint-Gabriel.
Ouverture de la rue Ann.
- 1843 Montréal est désignée capitale du Canada-Uni.
Les ouvriers irlandais travaillant à l'élargissement du canal déclenchent la première grève au Canada.
- 1843-1848** Restructuration du canal de Lachine ayant pour but de doubler la largeur et la profondeur du canal, d'offrir des lots d'énergie hydraulique aux industries, de créer des bassins pour le débarquement de marchandises et de réduire le nombre d'écluses, passant de sept à cinq.
- Vers 1844** Ouverture de la rue Mill.

- 1844** Les lots hydrauliques de la rue Mill sont rendus disponibles en location.
- 1845 Démantèlement de la ferme Saint-Gabriel appartenant aux Sulpiciens. Vente des premiers lots. Lotissement de John Ostell.
- 1846** Installation de la Royal Mills sur la rue Mill.
Premier tracé des rues Saint-Columban, Saint-Patrick et d'une partie de la rue Saint-Étienne, actuelle rue Bridge.
- 1847** Famine en Irlande (2e vague d'immigration irlandaise)
Les premiers immigrants irlandais meurent du typhus. Construction des baraques servant à héberger les immigrants atteints de la maladie.
Aménagement d'un cimetière aux abords des baraques pour inhumer les victimes de l'épidémie de typhus.
Mise en service du Montreal & Lachine Railroad, premier chemin de fer de l'île de Montréal. Le tracé longe le canal de Lachine.

PÉRIODE 3 : 1848-1879 PREMIER ÉLARGISSEMENT DU CANAL ET DÉPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER

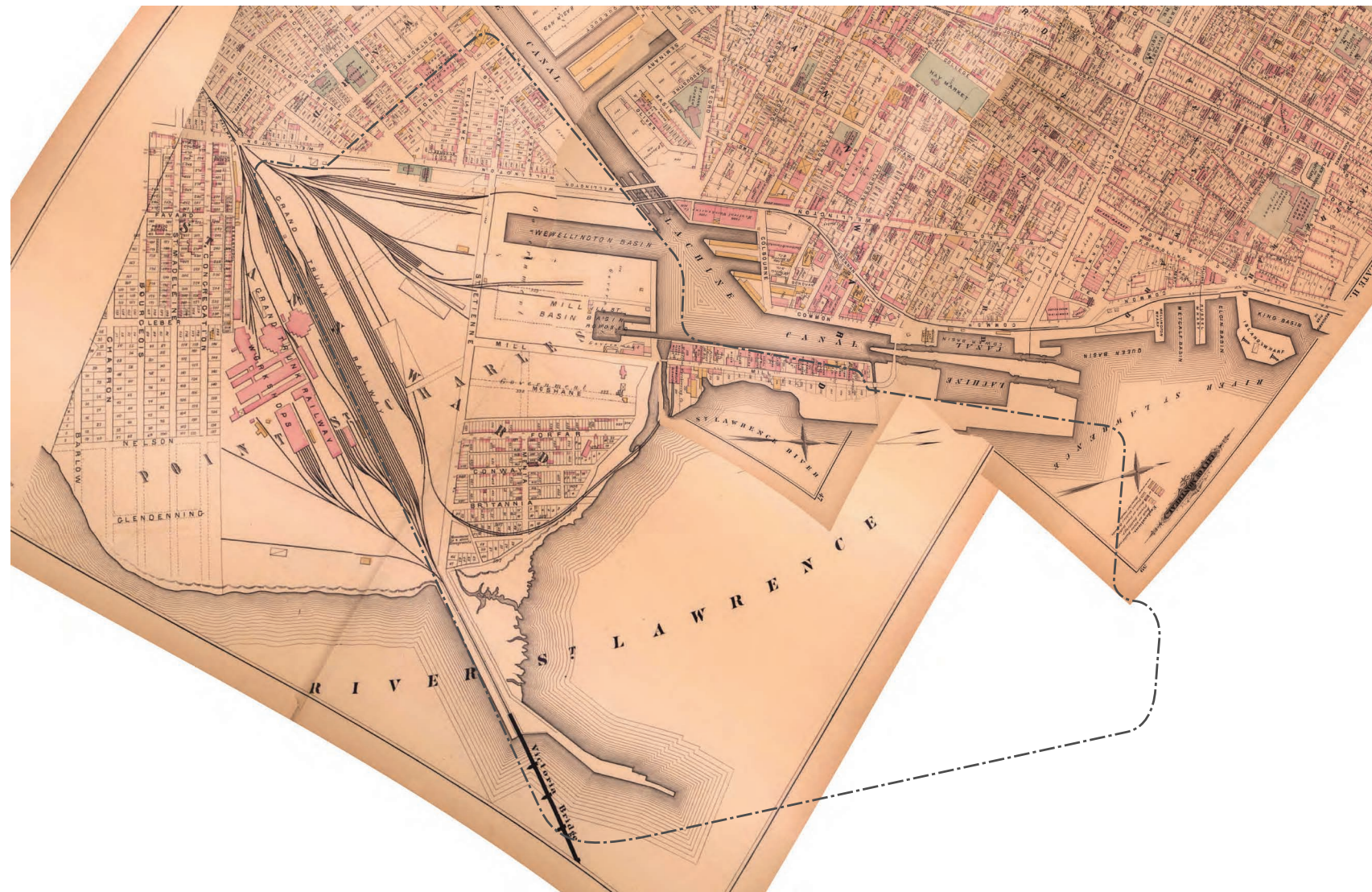
LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE MONTRÉLAISE

À partir de la fin du XVIII^e siècle, le système économique britannique se transforme radicalement. L'essor de la révolution industrielle augmentant considérablement la production de marchandise, la Grande-Bretagne compte dès lors sur ses colonies pour l'approvisionnement en matières premières et favoriser la vente de ses produits finis. En Amérique du Nord britannique, la fin des troubles et la promulgation de l'Acte d'Union créant le Canada-Uni, en 1840, annonce une volonté d'échanges et le développement de l'ouest du pays. À Montréal, l'émergence de l'industrialisation est marquée par d'importants changements économiques et sociaux. L'évolution des techniques de production, résultat de nouvelles inventions, font que les objets traditionnellement façonnés par les artisans sont désormais manufacturés. L'industrie nécessite capitaux, énergie et main-d'œuvre plus ou moins qualifiée. Si au début du XIX^e siècle, seulement 5% de la population habite les villes, cette proportion s'accroît rapidement, passant à 20% en 1867, puis à près du tiers en 1897.

Le canal de Lachine, qui permet dorénavant de contourner les rapides et de rejoindre les Grands Lacs, connaît une augmentation substantielle de son trafic maritime. Le nombre de bateaux qui y naviguent augmente, de même que celui des voyageurs en direction du Haut-Canada. La barrière géographique que constituaient les rapides se transforme en atout économique. En 1848, le premier élargissement du canal de Lachine rend disponible une nouvelle énergie, hydraulique, qui attire davantage d'industriels. Cette entreprise comprend également la création de nouveaux bassins de transbordement et de cales sèches, comme celle des frères Tate. Jumelé à l'implantation du réseau ferroviaire (c.1850) puis à la construction du pont Victoria (1859), le port intérieur du canal de Lachine devient une plaque tournante des transports en Amérique du Nord, et son axe le berceau de l'industrialisation à Montréal, première métropole du Canada.

Le pont Victoria, salué comme la huitième merveille du monde, permet le prolongement du réseau de chemins de fer du Grand Tronc au-delà du Saint-Laurent. Ce nouveau moyen de franchissement du fleuve participe activement à l'essor de Montréal. Le Grand Tronc joue un rôle majeur dans l'expansion économique du pays au temps fort de son industrialisation. Son réseau permet de relier, toute l'année, le port intérieur de Montréal au port de mer de Portland, dans le Maine. Il procure également un accès capital vers le Haut-Canada et le Midwest américain, autorisant du même coup le développement du continent.

Le Grand Tronc est une compagnie ferroviaire d'envergure, commanditée politiquement. Issue du projet de fournir une ligne principale de chemin de fer pouvant desservir la province du Canada en entier, elle est, plusieurs décennies durant, la plus grande entreprise du pays. Fondée en 1852, il s'agit de la première ligne transfrontalière de l'Amérique du Nord. En 1856, elle ouvre, à la Pointe-Saint-Charles, les plus importants ateliers ferroviaires du Canada, ce qui requiert l'embauche de plus de 2000 ouvriers. Dès les années 1850, la construction d'un pont traversant le Saint-Laurent est nécessaire aux ambitions de la compagnie du Grand Tronc comme à celles des commissaires du port de Montréal. Les rives de Pointe-Saint-Charles sont identifiées comme site idéal pour sa construction, tant d'un point de vue technique que commercial. « On bénéficiait (...) de la proximité du port, des entrepôts, des usines et de la main-d'œuvre. À cet endroit la largeur du fleuve, qui atteignait presque 3,2 kilomètres, présentaient deux nets avantages. Le fleuve était fort peu profond sur presque toute sa largeur (guère plus de 1,5 mètre à Pointe-Saint-Charles et à Saint-Lambert, sur la rive opposée) et, en été, le chenal principal, voie de passage des



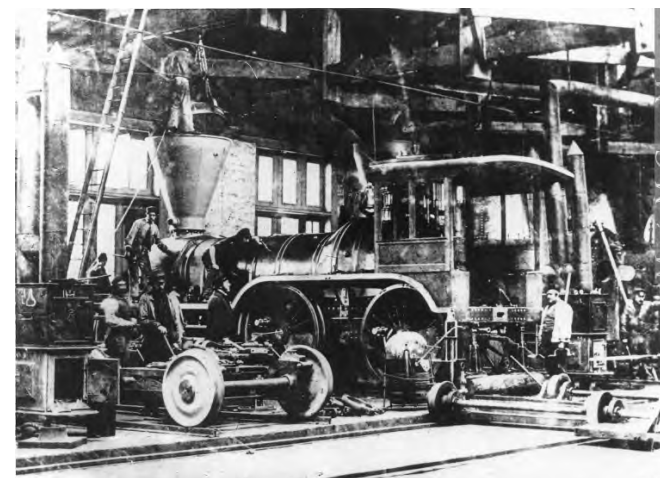
Superposition de la zone d'étude sur la carte de Hopkins, 1879



Pose de la pierre du monument marquant les tombes de 6 000 immigrants, pont Victoria, 1859 (Musée McCord)



Pont Victoria, Montréal, Qc, vers 1870 (Musée McCord)



Locomotive dans les ateliers de la Compagnie du Grand Tronc, 1859 (Musée McCord)

PÉRIODE 3 : 1848-1879 PREMIER ÉLARGISSEMENT DU CANAL ET DÉPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER

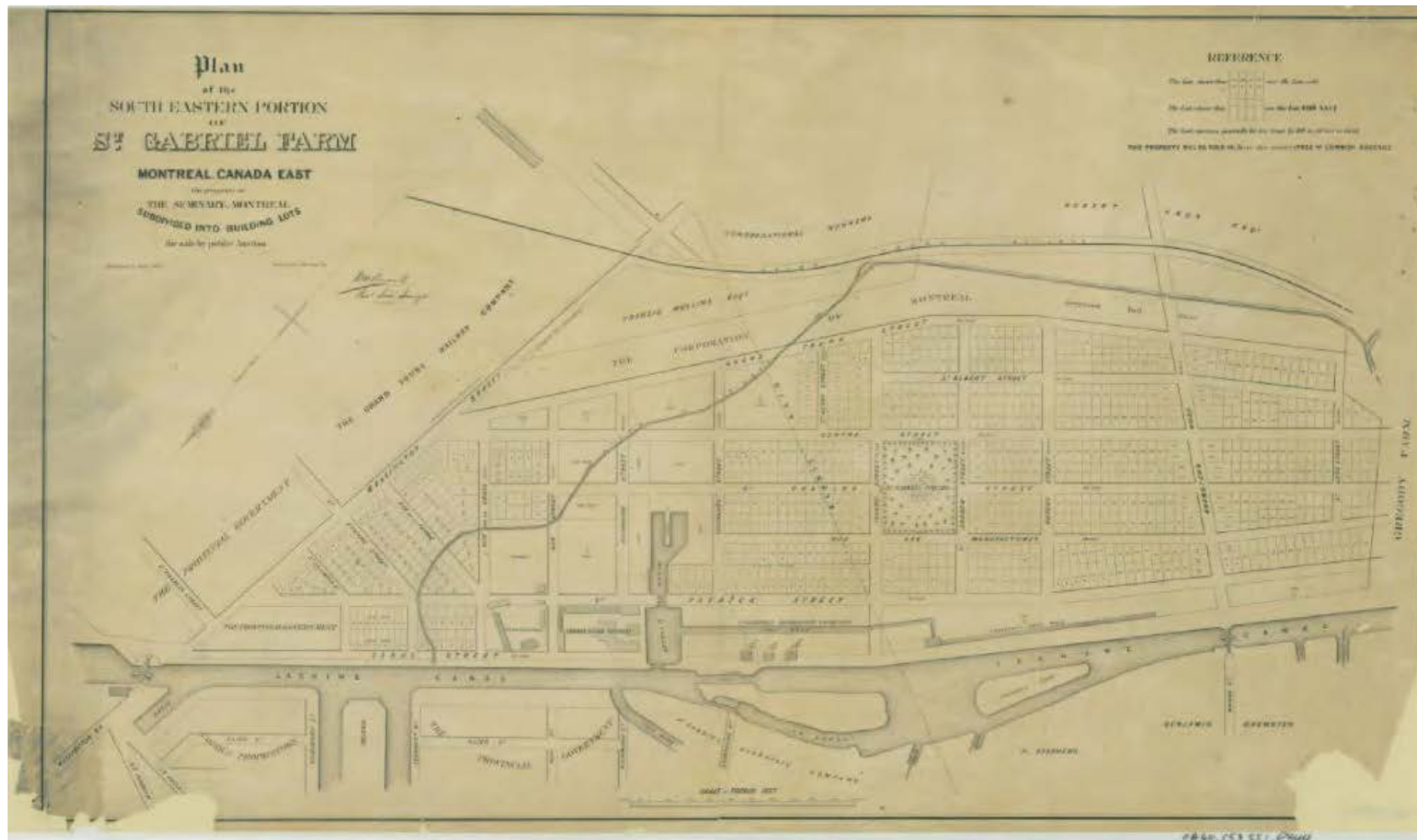
LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE MONTRÉLAISE

vapeurs, avait une profondeur d'environ 7,5 mètres et une largeur excédant à peine les 90 mètres. En outre, les poussées des glaces y étaient moins violentes qu'un peu plus bas, là où le rétrécissement du fleuve provoquait des amoncellements de glaces pouvant atteindre neuf mètres. » (*Le Pont Victoria: un lien vital*, 1992, p. 38)

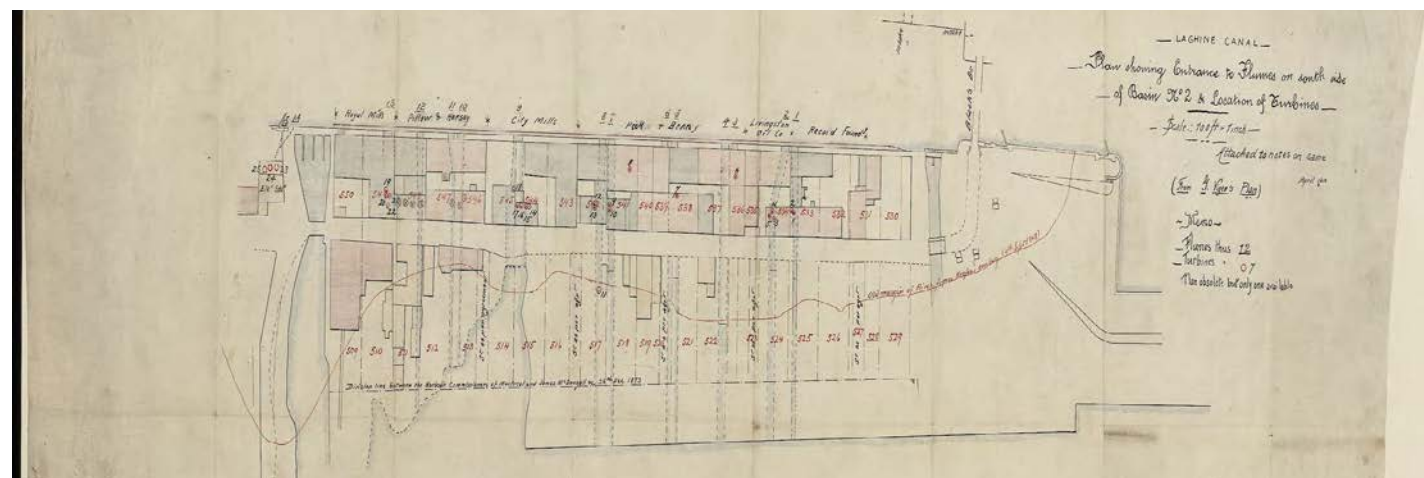
La construction du pont Victoria (1854-1859) est réalisée sous la direction de l'ingénieur James Hodges de la firme britannique Peto, Brassey et Betts, suivant un concept attribué à Thomas Keefer, Alexander Ross et Robert Stevenson. Elle requiert l'emploi de 1 500 à 3 000 ouvriers permanents, œuvrant sur le pont, dans les ateliers ou les camérés. La majorité des équipes, bien qu'embauchée au Canada, est d'origine britannique. Pour loger une partie de cette main-d'œuvre, on résolut de convertir les anciens baraquements des immigrants de Pointe-Saint-Charles en habitation. « Les constructions furent entièrement rénovées et fournirent des logements décentes à nombre d'ouvriers (entre 300 et 500), mariés ou célibataires. (...) un petit village, densément peuplé, en harmonie avec le reste de la banlieue grandissante de Pointe-Saint-Charles, même si elle en était séparée par les cours de chemins de fer. (...) Le bureau des études techniques se trouvait dans une ferme en pierre du dix-huitième siècle qui appartenait aux Sœurs de l'Hôtel-Dieu. Cette ferme faisait partie du bail de 99 ans des terres arables des religieuses, signé en 1791 par Thomas McCord. C'était un vaste bâtiment fort opportunément situé entre les baraquements des immigrants et le dépôt d'approvisionnement de la construction du pont sur le canal de Lachine. » (*Le Pont Victoria: un lien vital*, 1992, p.52)

En 1859, lors d'une opération d'excavation, les travailleurs de Peto, Brassey et Betts, responsables de la construction du pont Victoria, exhument accidentellement des restes de victimes du typhus enterrées dans le cimetière de fortune. Ils décident alors d'ériger un monument commémoratif avec un énorme bloc de granit noir tiré du lit du fleuve. Le roc irlandais, comme on le surnomme, marque ainsi l'emplacement de ces sépultures. Dès lors, l'endroit devient un lieu de mémoire pour la communauté irlandaise qui y effectue des processions et des cérémonies périodiquement.

Au nord-ouest du secteur à l'étude, la Ferme Saint-Gabriel compte près de 300 acres. Situées à l'intérieur de la plaine Sainte-Anne, ces terres sont irriguées par un bras de la rivière Saint-Pierre, aujourd'hui canalisée. Les Sulpiciens y ont fait construire une ferme fortifiée, dès le XVIIe siècle, qu'ils conservent pour leur usage personnel jusqu'en 1840. Seuls la rue Saint-Joseph (Notre-Dame, Upper Lachine road) et le chemin de la rivière Saint-Pierre (Wellington, Lower Lachine road) desservent alors le territoire. La construction du canal de Lachine, en 1825, aura pour effet de scinder le domaine en deux parties. La ferme chevauche alors la frontière sud-ouest de Montréal, séparant le faubourg Sainte-Anne et le village de Saint-Gabriel. En 1842, le Séminaire de Saint-Sulpice commande à l'arpenteur et architecte John Ostell, un premier projet de lotissement. La propriété sera découpée d'abord en 501 lots qui seront mis aux enchères et acquis graduellement par des promoteurs immobiliers. Les premiers tronçons des rues du Canal et Saint-Patrick sont tracés. En 1853, un second lotissement est élaboré par Henri-Maurice Perrault, incluant des sites industriels aux abords des écluses Saint-Gabriel.



Plan of the South Eastern Portion of St Gabriel Farm, Montreal, Canada East, par H-M Perrault, [sans date] (BAnQ)



Plan showing Entrance to Flumes on south side of Basin n°2 & Location of Turbines, 1910 (Archives nationales du Canada)

PÉRIODE 3 : 1848-1879 PREMIER ÉLARGISSEMENT DU CANAL ET DÉPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER

LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE MONTRÉLAISE

Personnages et groupes associés

John Young : Homme d'affaires né en 1810 en Écosse, John Young est considéré comme le premier à promouvoir l'idée de construire un pont ferroviaire sur le fleuve Saint-Laurent. Dès le début, il propose le site de la Pointe-Saint-Charles avec un terminus à la ferme Saint-Gabriel. En devenant commissaire en chef des travaux publics en 1852, il est davantage impliqué dans la réalisation de ce projet. Il sera, par la suite, commissaire du port de Montréal et s'impliquera aussi en politique. Il décède à Montréal 1878.

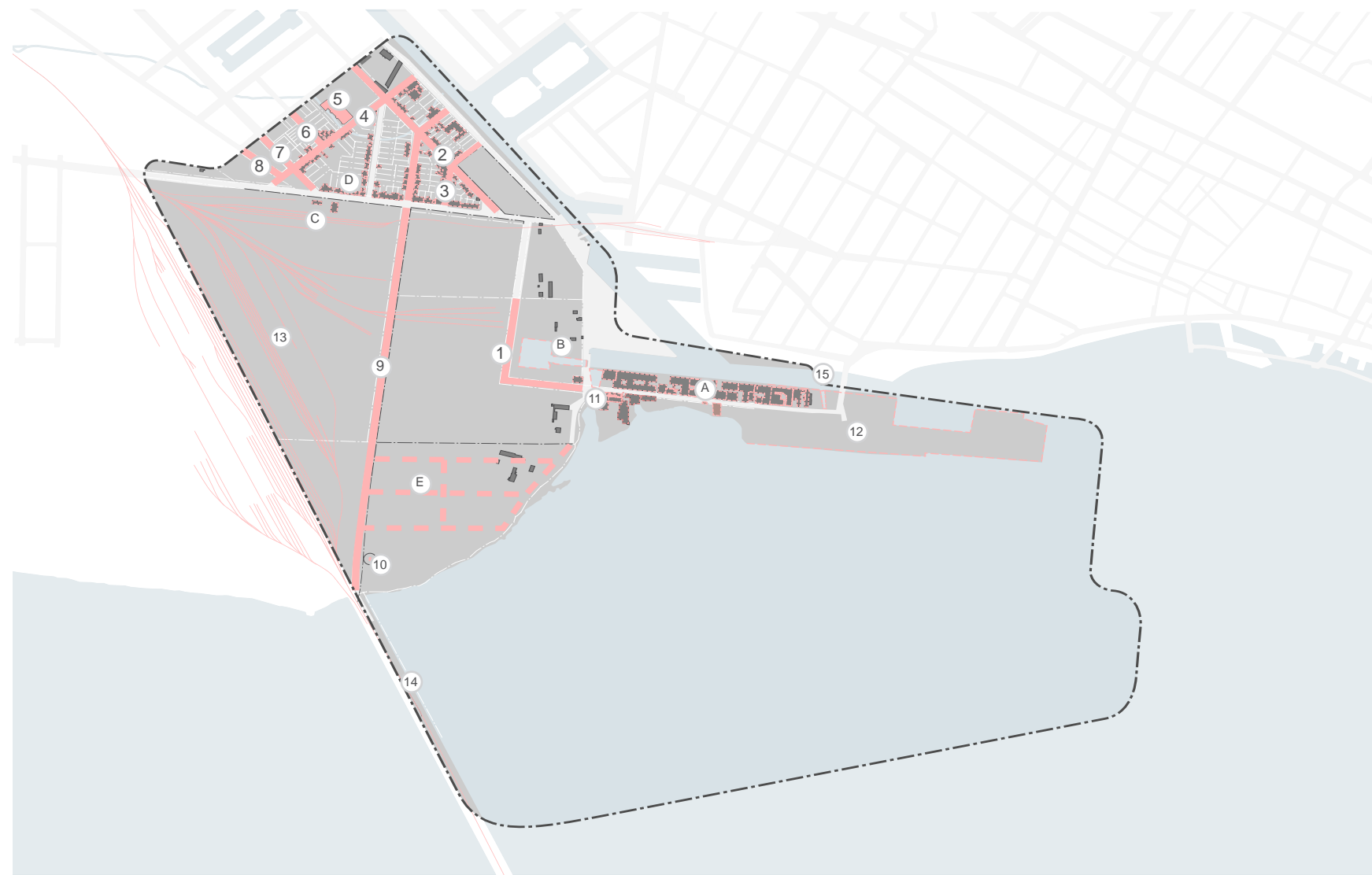
Thomas Keefer : Ingénieur, né en 1821 au Haut-Canada. Diplômé de l'Upper Canada College de Toronto en 1838, il fait son apprentissage sur le chantier du canal Érié. Il travaille à la construction ou l'agrandissement d'autres canaux et ainsi développe une grande connaissance du fleuve Saint-Laurent et de son flot. Il propose la première esquisse du pont Victoria qui sera reprise et bonifiée par Alexander McKenzie Ross et Robert Stephenson. C'est aussi lui qui recommande dans un rapport l'installation du terminus et des ateliers du Grand Tronc à la Pointe-Saint-Charles.

Alexander McKenzie Ross : Né en 1805, Alexander McKenzie Ross est ingénieur en chef de la firme Peto, Brassey et Betts, chargée de la construction du pont Victoria. Pour ce projet, il est nommé ingénieur résident. Il conçoit un pont tubulaire dont les dessins et calculs finaux vont être effectués par Robert Stephenson. Il décède en 1862.

Robert Stephenson : Ingénieur né en 1803 à Willington Quay, Northumberland, en Angleterre, il est très impliqué dans le développement du réseau ferroviaire anglais. On lui doit la conception du système de pont tubulaire, utilisé à quelques reprises en Europe, et pour la construction du pont Victoria. Il est nommé ingénieur en chef de ce dernier chantier, sa renommée permettant d'attirer les investisseurs britanniques. Il décède à Londres en 1859.

James Hodges : Ingénieur anglais né en 1814 à Queensborough en Angleterre, il travaille dès son jeune âge sur des projets de construction ferroviaire, entre autre pour sir Samuel Morton Peto. En 1853, il représente la firme Peto, Brassey and Betts pour la construction du pont Victoria. Il veille sur le chantier jusqu'à sa complétion en 1860. Il retourne par la suite dans son pays natal, où il décède en 1879.

La compagnie du Grand Tronc: Constituée sous l'égide de Francis Hincks en 1852, cette compagnie a pour objectif principal de fournir une ligne de chemin de fer desservant toute la province du Canada. Dès 1853, elle effectue de grands investissements, entre autres grâce à sa fusion avec cinq autres compagnies ferroviaires, et achète de vastes terres agricoles à la Pointe-Saint-Charles pour y construire ses ateliers de fabrication et d'entretien de son matériel roulant. Ces derniers débutent leurs activités en 1856. À la même époque, elle met en chantier le pont Victoria, premier pont ferroviaire enjambant le fleuve Saint-Laurent, qui est complété en 1859. Dès les années 1880, la compagnie du Grand Tronc fait face à des difficultés financières dûes, entre autres, à la concurrence de la Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique (CP). En 1919, le gouvernement rachète la compagnie pour la mettre sous la direction de la Compagnie des chemins de fer nationaux (Canadien National) en 1923.



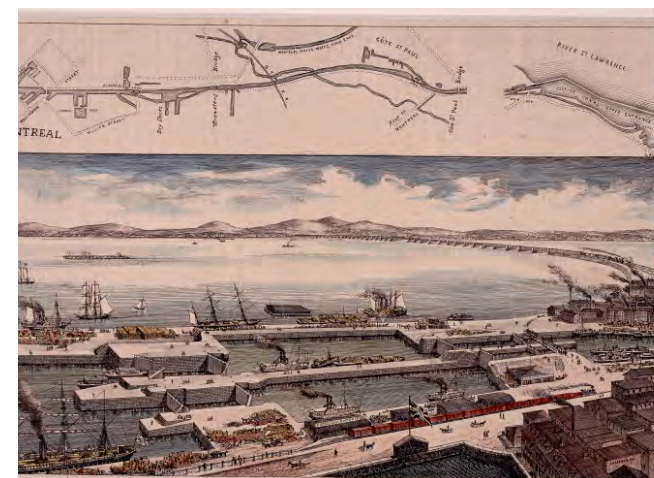
Témoins matériels:

- ① Tracé de la rue Oak
- ② Tracé de la rue Saint-Patrick
- ③ Tracé de la rue Saint-Columban
- ④ Tracé de la rue De Condé
- ⑤ Pillow, Hersey & Co. Iron and Nails Works
- ⑥ Tracé de la rue Richardson
- ⑦ Tracé de la rue Centre
- ⑧ Tracé de la rue Grand Trunk
- ⑨ Tracé de la rue Bridge (anciennement Saint-Étienne)
- ⑩ Monument commémoratif à la mémoire des victimes du typhus

- ⑪ Déversoir 2
- ⑫ Quai de la Pointe-du-Moulin
- ⑬ Rails
- ⑭ Pont Victoria
- ⑮ Déversoir 1

Vestiges:

- A Lots hydrauliques (incluant pertuis d'alimentation et turbines) et industries
- B Cale sèche Tate
- C École et église Grace Episcopal
- D Maison des rues Saint-Étienne, De la Ferme, Saint-Columban, De Condé
- E Tracé des rues Conway, Britannia, et Menai (du futur quartier de Victoriatown)



Améliorations au canal de Lachine par Eugène Haberer, 1877 (Musée McCord)

PÉRIODE 3 : 1848-1879 PREMIER ÉLARGISSEMENT DU CANAL ET DÉPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER

LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE MONTRÉLAISE

Toponymie



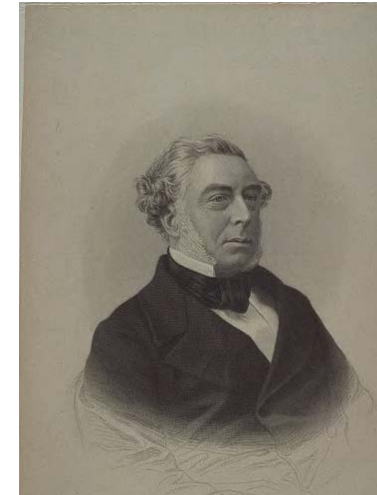
John Young, 1862 (Musée McCord)



Thomas C. Keefer, 1861 (Musée McCord)



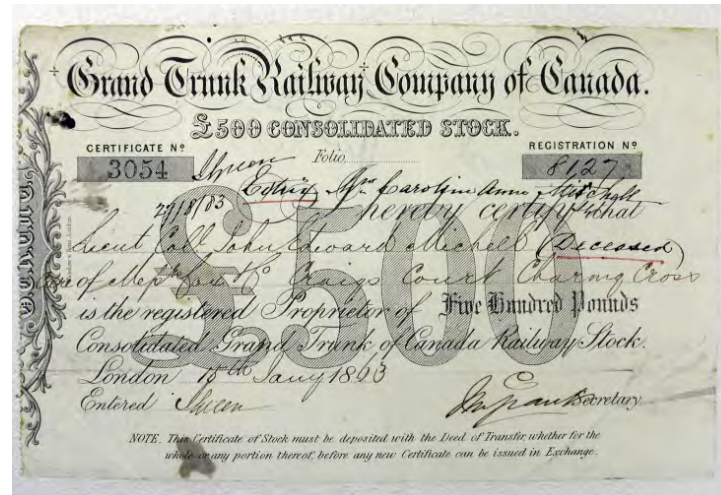
Alexander Ross avec sa femme et sa belle-soeur, 1858-1859 (Musée McCord)



Robert Stephenson, 1853 (Musée McCord)



James Hodges, 1865 (Musée McCord)



Certificat d'action de la Compagnie du Grand Tronc, 1862 (Musée McCord)

Rue Centre : Cette voie est au centre de deux barrières dans les quartiers Sainte-Anne et Saint-Gabriel, le canal Lachine et les voies des chemins de fer nationaux.

Rue De Condé : Henri de Bourbon, prince de Condé (1588-1646), vice-roi de la Nouvelle-France (1612).

Rue Grand Trunk : Constituée en 1852 sous la direction de sir Francis Hincks, la société Grand Trunk Railway of Canada englobe bientôt d'autres sociétés de chemin de fer. Elle fait construire, à Montréal, le pont Victoria, inauguré le 17 décembre 1859. Cette voie ouverte sur les anciens terrains de la ferme Saint-Gabriel des sulpiciens est à proximité des ateliers de cette compagnie.

Rue Oak : Arbre. Nom anglais signifiant «chêne».

Rue Richardson : John Richardson, écossais né vers 17[54], arrivé en Amérique en 177[4]. Politicien et homme d'affaire, principal artisan de la construction du Canal de Lachine.

Rue Saint-Columban : Située à la Pointe-Saint-Charles, cette voie est ouverte sur le territoire de l'ancienne ferme Saint-Gabriel, appartenant aux messieurs de Saint-Sulpice et cédée par ces derniers sous le nom de rue Saint-Columban, en souvenir du moine irlandais de ce nom (540-615).

Rue Saint-Patrick : Voie située dans un secteur où la population d'origine irlandaise est fortement majoritaire. Saint Patrick (377-460), né probablement près de Dumbarton, en Écosse, premier archevêque d'Armagh, patron de l'Irlande.

PÉRIODE 3 : 1848-1879 PREMIER ÉLARGISSEMENT DU CANAL ET DÉPLOIEMENT DU CHEMIN DE FER

LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE MONTRÉLAISE

- 1843-1848** Travaux d'agrandissement du canal. Création du bassin 1, entre les écluse 1 et 2, et du bassin 2, entre les écluses 2 et Saint-Gabriel, ainsi que les bassins à farine 3 et 4.
- 1850 Des lots hydrauliques sont disponibles à la location à l'écluse Saint-Gabriel.
- 1851** Le chantier maritime Tate loue au gouvernement fédéral la cale sèche au bout du bassin 2.
- Installation de la raffinerie de sucre Redpath à proximité de l'écluse Saint-Gabriel.
- Le dragage du fleuve permet aux vapeurs et voiliers océaniques de se rendre jusqu'à Montréal.
- 1852 Construction de l'église Sainte-Anne à Griffintown.
- Grand incendie de Montréal.
- La Compagnie du Grand-Tronc est officiellement créée.**
- 1853 La compagnie du Grand Tronc établit les premiers services ferroviaires entre Montréal et Portland, dans le Maine, dont le port est ouvert à longueur d'année. Il s'agit de la première ligne transfrontalière de l'Amérique du Nord.
- 1853** Le Grand Tronc achète ses premiers terrains à Pointe-Saint-Charles. Une bande de terrain doit être soustraite de la vente pour l'ouverture de la rue Saint-Étienne au sud de la rue Wellington.
- Second lotissement de la ferme Saint-Gabriel effectué par Henri-Maurice Perrault
- 1854** Début de la construction du pont Victoria. C'est l'ingénieur Robert Stephenson qui conçoit ce lien entre Montréal et la Rive-Sud, prenant la forme d'un tube de plaques d'acier rivetées posé sur des piles de pierre à bossage. Le chantier est sous la supervision de l'ingénieur James Hodges, représentant de la firme londonienne Jackson, Peto, Brassey & Betts.
- Création de l'aqueduc municipal.
- Abolition du régime seigneurial.
- 1854-1857 Construction des ateliers du Grand-Tronc conçus par l'architecte Francis Thompson.
- 1855** Un premier tracé de l'actuelle rue Oak, la rue Saint-Charles, apparaît sur les plans d'Henri-Maurice Perrault.
- 1856 Inauguration de la liaison ferroviaire Montréal-Toronto.
- La Compagnie du Grand Tronc ouvre à la Pointe-Saint-Charles les plus importants ateliers ferroviaires du Canada, ce qui entraîne l'embauche de plus de 2000 ouvriers.

- 1856** Dix compagnies se partagent les vingt lots hydrauliques situés le long de la rue Mill, au bassin 2.
- Les Sulpiciens cèdent le terrain correspondant au square Tansey à la Corporation municipale.
- 1859** Le pont Victoria est parachevé. Il sera inauguré en août 1860.
- Pose du roc irlandais commémorant la mémoire des victimes de l'épidémie de typhus de 1847-1848.
- 1867 Confédération canadienne.
- 1865** Le terrain formant la rue Forfar est cédé à la Ville par la firme Jackson, Peto, Brassey & Betts, responsable de la construction du pont Victoria.
- 1871 Le Grand Tronc aménage la bretelle Brennan, sur la rue du même nom, pour lier le port à son réseau.
- 1872** Les rues Conway, Britannia et Menai, du futur quartier de Victoriatown, sont tracées mais elles ne sont pas encore développées.
- 1873-1879 Crise économique mondiale.
- 1873-1885** Le canal est agrandi à nouveau.
- 1873** Le bassin Wellington est creusé dans le cadre des travaux d'amélioration du canal de Lachine.
- 1875 Une partie du complexe du Grand Tronc est incendié.
- Déplacement de la gare de passager de Pointe-Saint-Charles vers le dépôt Bonaventure, rue Saint-Antoine.
- Fin 1870** La zone nord du complexe du Grand Tronc est consacrée à la manutention des bestiaux.



Grève des ouvriers du canal Lachine par Henri Julien, 5 janvier 1878 (Musée McCord)

PÉRIODE 4 : 1879-1896 ÉLARGISSEMENT DU CANAL LACHINE

LA RESTRUCTURATION ÉCONOMIQUE CANADIENNE

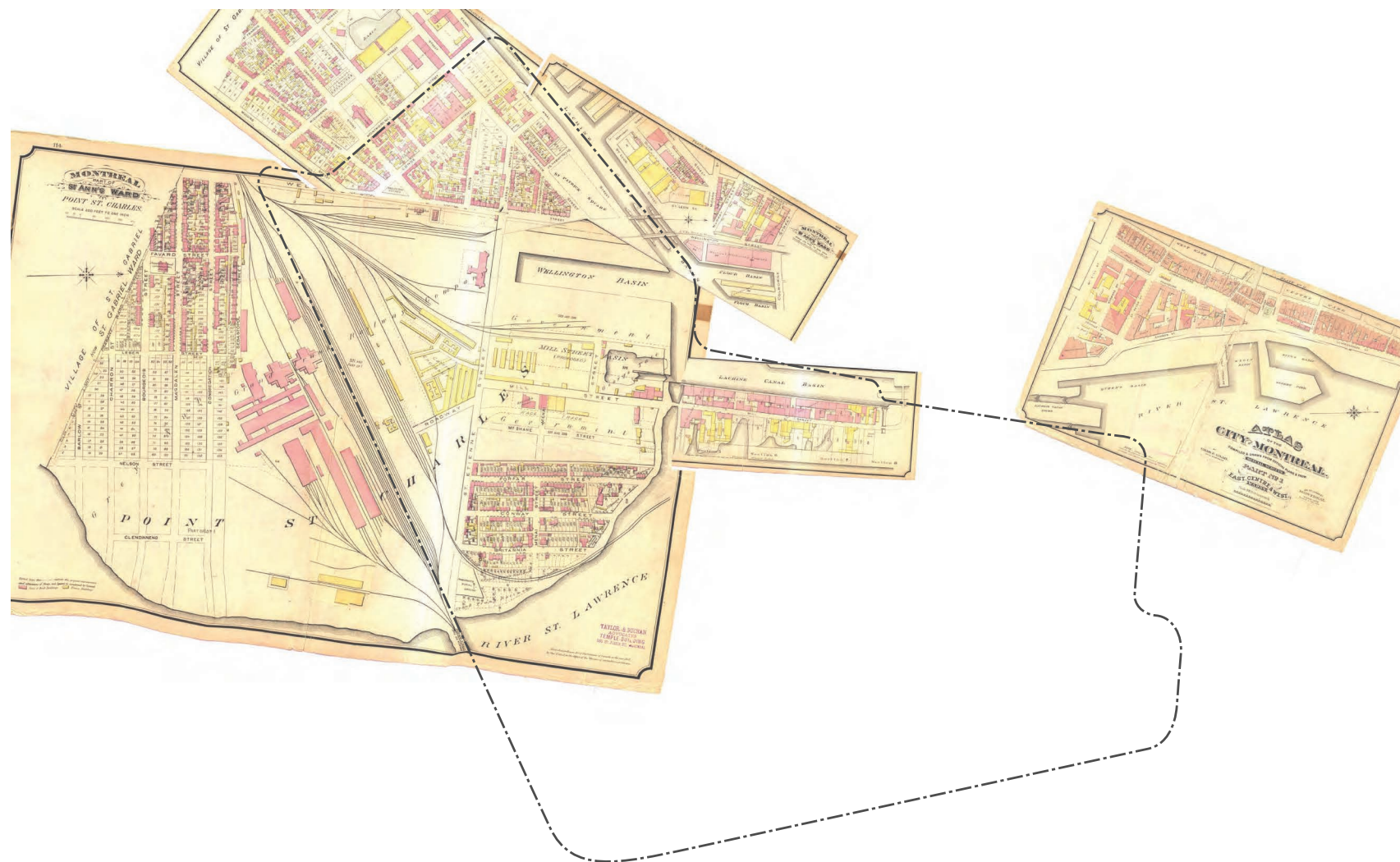
La promulgation de la loi constituant la Confédération de 1867 renforcera le développement de la « politique nationale » axée sur les échanges inter-provinciaux et la conquête de l'Ouest. Le Québec et l'Ontario vont bénéficier de cette politique. « Ils deviennent notamment d'importants fournisseurs de produits manufacturés et ils possèdent les ports de transbordement des céréales des Prairies. En 1872, à la suite d'une commission d'enquête sur le rôle de la voie navigable du Saint-Laurent, le Parlement décide de son agrandissement. Les travaux sur le canal de Lachine débutent en 1873 et durent jusqu'en 1884. Ils sont achevés quelques années plus tard, avec l'électrification des mécanismes des portes d'écluse. » (Parcs Canada)

Cette politique nationale fournit aussi une réponse à la crise économique mondiale qui frappe le monde industriel au cours des années 1870. Montréal connaît alors une seconde vague d'industrialisation où de nouveaux types d'entreprises prennent leur essor et remplacent progressivement d'anciennes industries en déclin, telle que celle de la transformation du bois. Mentionnons aussi qu'à cette période, l'industrie de la farine périclité. Une seule entreprise n'est pas affectée par cette baisse: la A.W. Ogilvie and Company, possédant des installations sur les lots hydrauliques de la rue Mill. Très dynamique, elle consolide sa position dans le marché canadien en installant une série d'élevateurs à grains dans les nouvelles zones productrices de blé de l'Ouest. Si bien que ses besoins en énergie hydraulique augmentent. Profitant de la conjoncture, la A.W. Ogilvie and Company achète ses concurrents installés au bord du canal Lachine. Les Glenora, la Montreal Warehousing, la Royal Mill et la City Mill deviennent ainsi propriétés de la famille Ogilvie durant cette période.

Ces cycles économiques de croissance et de récession ont un impact sur les travailleurs des industries et leurs conditions de travail. En 1881, les 1000 débardeurs du port de Montréal font la grève. La violence du conflit nécessite la proclamation de la Loi de l'émeute et l'intervention de l'armée. L'année suivante, l'organisation syndicale américaine des Chevaliers du Travail (Knights of Labour) s'implante au Québec. Puis, en 1883, on voit naître le Congrès des Métiers et du Travail du Canada. En 1885, la Loi des manufactures est adoptée par le Parlement québécois. Celle-ci fixe le nombre d'heures de travail maximal par jour et par semaine tout en régulant l'âge des enfants travaillant en usine.

De même, les autorités municipales s'intéressent aux conditions de vie des ouvriers. Elles profitent d'emprises industrielles inutilisables pour les transformer en squares, comme les squares Tansey et Saint-Patrick. Ceux-ci ont pour but d'embellir ce secteur entassé et enfumé de la ville.

Quant aux baraques de la Pointe-Saint-Charles, elles sont démolies en 1862. Elles auront été utilisées comme site de quarantaine pour les immigrants irlandais lors de l'épidémie de typhus de 1847, puis occupées, au cours de la décennie suivante, par les ouvriers travaillant à la construction du pont Victoria. Une trame de rues, Forfar, Britannia, Conway, Menai, est tracée vers 1872. Progressivement, on voit apparaître des maisons ouvrières et un quartier se constitue définitivement avant la fin du XIXe siècle. Victoriatown, aussi dénommé Village-aux-Oies ou *Goose Village*, est un quartier victorien bruyant, enfumé et malodorant, où se juxtaposent commerces, industries et résidences. Traditionnellement, les maisons sont pour la plupart construites sur cours, auxquelles on accède par des portes cochères. D'abord d'un seul étage, les résidences en auront jusqu'à trois. Leur façade, plus souvent sans balcon, est en brique et se termine par un toit à versants, en fausse mansarde ou plat, selon l'époque. Les ouvriers, engagés aux Ateliers du Grand Tronc, dans les



Superposition de la zone d'étude sur la carte de Goad, 1890



Les nouveaux travaux sur le canal de Lachine, [...], 1876 (Musée McCord)



Windmill Point, vers 1870 (BANQ)



Grand Trunk Offices, rue Saint-Étienne (actuelle rue Bridge) face au bassin Wellington, 1896 (BANQ)

PÉRIODE 4 : 1879-1896 ÉLARGISSEMENT DU CANAL LACHINE

LA RESTRUCTURATION ÉCONOMIQUE CANADIENNE

industries du canal ou au port de Montréal, habitent à proximité de leur lieu de travail. Incorporée en municipalité en 1874, le Village de Saint-Gabriel sera annexé à la Cité de Montréal en 1887. Principalement identifié aujourd'hui sous le toponyme de quartier Pointe-Saint-Charles, il constitue jusqu'à l'annexion de Verdun en 2001, la limite sud-ouest de Montréal.

Les conditions climatiques locales, jumelées à la situation géographique de Montréal, entraînent un phénomène qui influe sur le réseau de drainage de la ville de cette époque. D'une part la formation de frasil en hiver limite le fonctionnement des roues à aubes de l'Aqueduc, d'autre part, les inondations récurrentes dues aux embâcles, en plus de causer des dommages à la propriété, sont identifiées productrices de miasmes propices à la propagation de maladies. L'inondation de 1886 fut manifestement la pire que Montréal ait connue, comme en témoigne l'inscription sur le mur de l'édifice des Douanes de la place d'Youville. Exception faite de digues temporaires, les autorités ne disposent d'aucun mécanisme pour retenir ou écouler les surplus d'eau. La Corporation de Montréal voit donc à la formation d'un comité spécial sur les inondations, le Inundation Committee ou Montreal Flood Commission. Avec pour mandat de « s'enquérir des causes des inondations à Montréal et pour suggérer les moyens de les prévenir », la Commission, composée d'ingénieurs, siègera de 1884 à 1893. Des recommandations issues du travail du Comité spécial sur les inondations, on retient trois ouvrages municipaux réalisés simultanément, en 1887, par les mêmes concepteurs. Il s'agit de la levée (digue) Saint-Gabriel à Pointe-St-Charles, aujourd'hui démolie, et des stations de pompage Riverside de la rue Mill et Craig de la rue Saint-Antoine est. Entre 1891 et 1898, on construit également le Guard Pier, ou jetée MacKay. Longue de 1,6 kilomètre, cette jetée brise-glace permet de faire circuler les glaces du fleuve qui forment jusqu'à présent d'importants embâcles et nuisent aux activités du port.

Parmi les marchandises transportées par voies ferrée et maritime, le bétail occupe une part importante du transbordement. Au cours des années 1870, le Grand Tronc réaménage ses installations de la Pointe-Saint-Charles. De 1854 à 1875, l'ensemble est organisé selon quatre quadrants séparés par une voie est-ouest, menant au pont Victoria, et une voie nord-sud. Cette dernière est éventuellement abandonnée et à la fin des années 1870, les installations sont plutôt divisées selon deux grandes zones. La partie sud est consacrée aux ateliers de fabrication et d'entretien du matériel roulant alors que la zone nord se voit attribuer une nouvelle fonction. Des étables et des écuries en bois sont construites graduellement pour servir à la manutention des bestiaux.

Le transport ferroviaire d'animaux, tels que moutons, porcs, boeufs et chevaux, amène éventuellement d'autres entreprises connexes à s'installer aux abords du site du Grand Tronc. Les premières d'entre elles sont la Montreal Stock Yards et l'Hôtel Exchange toutes deux dirigées par C.M. Acer. Cet homme d'affaires voit l'opportunité de développer ce type de commerce à la Pointe-Saint-Charles où le terminus ferroviaire se trouve à quelques minutes de marche des quais des bateaux à vapeur du port de Montréal. Ainsi, il fait construire des étables voisines des rails pour faciliter le déchargement des bêtes. Du même coup, il établit en 1882 un hôtel, une vaste écurie et une piste de course, implantés sur le front sud de la rue Mill, consacrés à l'achat et à la vente de chevaux. Grâce à cette impulsion, le secteur devient, dans les décennies subséquentes, un haut lieu du commerce de bétail où des courtiers viennent négocier les bêtes directement à leur sortie du train.



Montreal Stockyards, Étables du CN et wagons à bestiaux, 1932 (www.thepoint.ca - Courtoisie de Roger Agnessi)



Hôtel Exchange, 1883 (Musée McCord)



Exchange Stables, 1886 (Industries of Canada: City of Montreal [...], 1886, p. 102)



L'hôtel Exchange, ses écuries et sa piste de course, 1896 (Musée McCord)

PÉRIODE 4 : 1879-1896 ÉLARGISSEMENT DU CANAL LACHINE

LA RESTRUCTURATION ÉCONOMIQUE CANADIENNE

En 1880-1881, le Grand Tronc installe son siège social dans un édifice Second Empire implanté en bordure de la rue Bridge, face au bassin Wellington. Cependant, la compagnie fait face à une expansion fulgurante entre 1881 et 1900. Dans l'intervalle, elle double son nombre d'employés et quadruple la longueur de son réseau. Au tournant du XXe siècle, elle doit déménager dans de nouveaux bureaux sur la rue McGill, face à la place D'Youville, érigés entre 1899 et 1902.

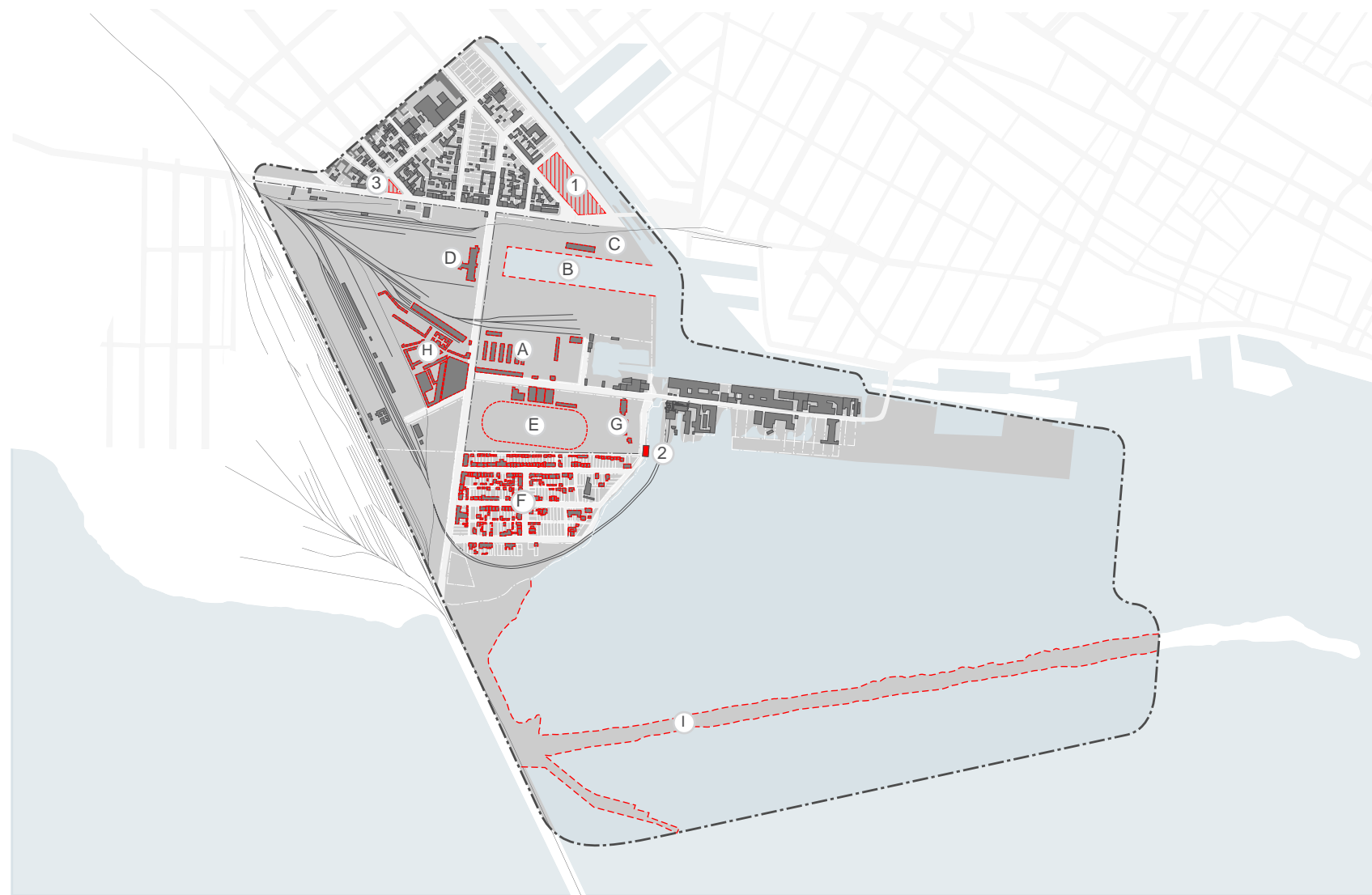
Personnages associés

C.M. Acer : Homme d'affaires ayant stimulé le développement du commerce de bétail dans ce secteur de la ville. Nous n'avons pas retracé d'autres données biographiques à son sujet.

Toponymie

Square Saint-Patrick : Le square tient sa dénomination de sa proximité avec la rue Saint-Patrick, dans un secteur où la population d'origine irlandaise est fortement majoritaire.

Square Tansey : Dennis Tansey, ingénieur, né en Irlande en 1833 et arrivé à Montréal à quatorze ans. Il travaille, entre autres, à la compagnie du Grand Tronc et prend part à la construction du pont Victoria. Il siège au conseil municipal de 1881 à 1887 comme représentant du quartier Sainte-Anne, puis du quartier Saint-Gabriel. Il est d'ailleurs le premier résident de Pointe-Saint-Charles à occuper ce poste. (Anciennement square Wellington et square Alma).



Témoins matériels:

- ① Square Saint-Patrick
- ② Station de pompage Riverside
- ③ Square Tansey

Vestiges:

- (A) Montreal Stock Yard
- (B) Bassin Wellington
- (C) Grues de la Dominion Coal
- (D) Immeuble à bureaux du Grand Tronc (siège social)
- (E) Exchange Hotel, écuries et piste de course
- (F) Victoriatown
- (G) Premiers ateliers du canal
- (H) Anciennes étables du Grand Tronc
- (I) Jetée McKay (Guard Pier)



Tours à charbon, Pointe-Saint-Charles [...], 1894 (Musée McCord)



Lachine Canal from G.T.R. Offices, 1898 (BAnQ)

PÉRIODE 4 : 1879-1896 ÉLARGISSEMENT DU CANAL LACHINE

LA RESTRUCTURATION ÉCONOMIQUE CANADIENNE

- 1880** Désignation des squares Saint-Patrick et Tansey.
- 1880-1881 Le siège social du Grand Tronc est construit aux ateliers de Pointe-Saint-Charles, en bordure de la rue Saint-Étienne face au bassin Wellington.
- 1882** Construction de l'Exchange Hôtel et écuries.
- Vers 1882** Construction de l'Exchange stock yard.
- 1885** Une centrale hydroélectrique est construite au déversoir 2.
Démolition de la chapelle Sainte-Anne.
Épidémie de variole.
- Vers 1885** Construction d'immeubles résidentiels dans le secteur de la rue de Condé.
- 1886** Ouverture du premier pont ferroviaire tournant Wellington enjambant le canal Lachine.
- 1886-1887 Inondations importantes du bas de la ville suite aux embâcles formés sur le fleuve.
- 1887** Construction de la station de pompage Riverside.
Annexion du Village Saint-Gabriel à Montréal.
Le Canadien Pacifique inaugure le pont ferroviaire du Saint-Laurent à LaSalle pour concurrencer le Grand Tronc et le pont Victoria.
- 1890** Trois compagnies se partagent dorénavant les vingt lots hydrauliques du bassin 2, contrairement à 12 entreprises en 1856.
- 1891-1896 Construction du Guard Pier, ou jetée MacKay, qui sert de digue de protection du port contre les embâcles.
- 1895-1896** George Tate remet le chantier naval au gouvernement fédéral. Celui-ci est par la suite utilisé par la Montreal Dry Dock.



Montréal, 1892 (Musée McCord)



City of Montreal de A.W. Morris & Bro., 1888 (Archives nationales du Canada)



Le port de Montréal, 1889 (Archives nationales du Canada)

PÉRIODE 5 : 1896-1920 ÈRE DES GRANDES ENTREPRISES

L'APOGÉE DU CANAL DE LACHINE COMME CORRIDOR INDUSTRIEL

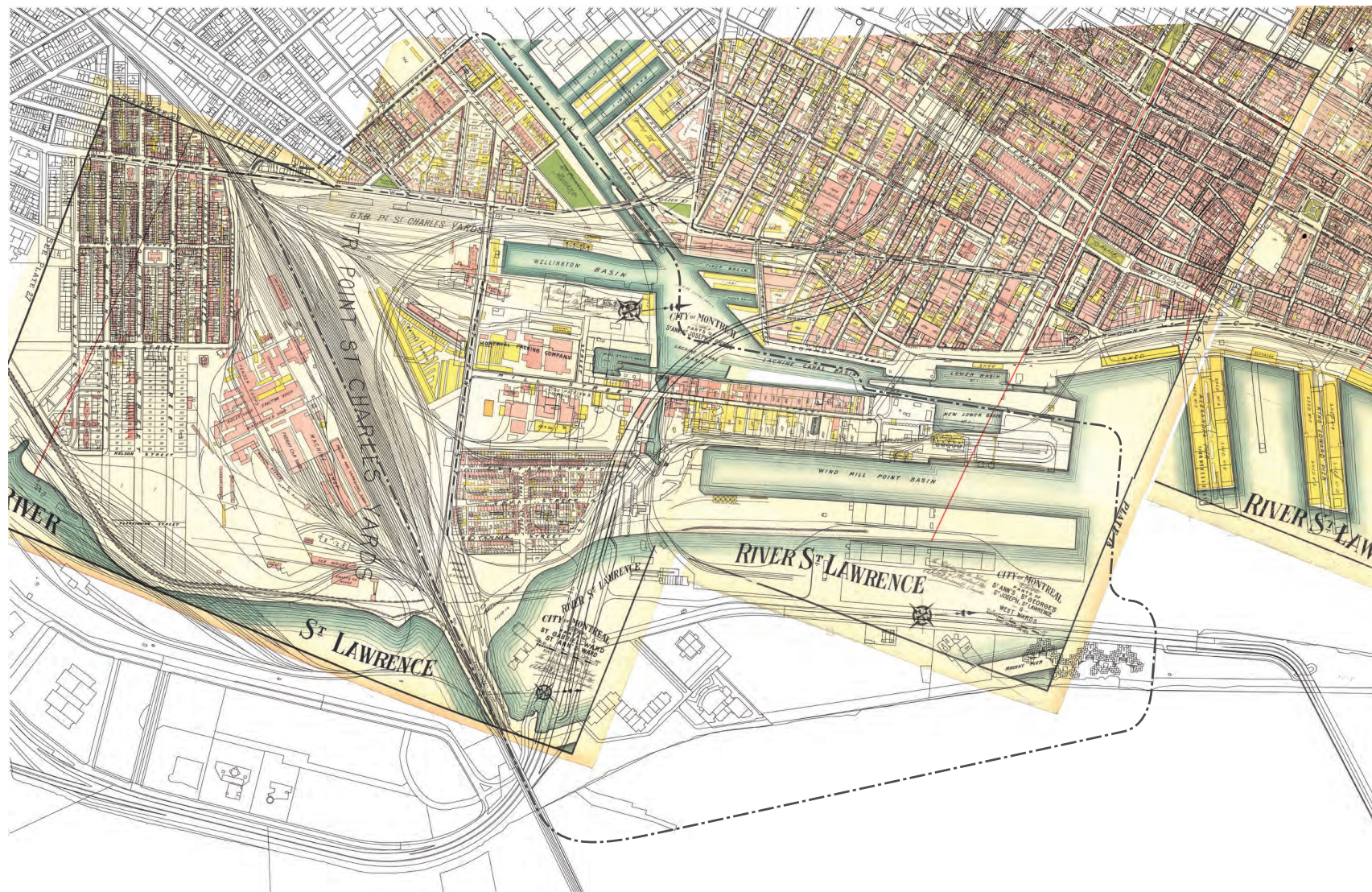
L'importante expansion du réseau ferroviaire entre 1881 et 1900 élargit le marché canadien et stimule la croissance. Le Canada entre dans une nouvelle phase de prospérité. Montréal, métropole du pays, profite de cet essor. On assiste à une hausse marquée des investissements et du nombre d'employés au sein des industries de la ville. Dans le corridor du canal Lachine, on observe une consolidation de l'industrie lourde. L'arrivée de la Canadian Switch and Spring sur la rue Saint-Patrick en 1898-1899 illustre cette tendance. Aux abords des rues Saint-Columban, Saint-Patrick, Bridge, De la Ferme et De Condé, les quelques industries qu'on y trouve prennent de l'expansion et remplacent plusieurs habitations érigées suite au lotissement de la ferme Saint-Gabriel. Quant à Victoriatown, son territoire est complètement développé avant le tournant du XXe siècle.

Dans le domaine du transport, plusieurs initiatives sont mises en place pour en améliorer l'efficacité. En 1897-1898, la structure du pont Victoria est modifiée. Le tube métallique qui le composait est remplacé par un treillis d'acier. Ces modifications permettent aussi l'élargissement du tablier qui accueille dorénavant deux voies ferrées parallèles et une voie carrossable en porte-à-faux. Au canal Lachine, on entame progressivement l'électrification des mécanismes d'ouverture des écluses en 1902. Ces transformations s'échelonnent jusqu'en 1910. Le vieux Black Bridge qui enjambe le canal près du quai de la Pointe-du-Moulin, fait de bois et de fer, est retiré au profit d'un pont d'acier. Quant au Port de Montréal, il bénéficie d'un nouveau quai: le quai Bickerdike.

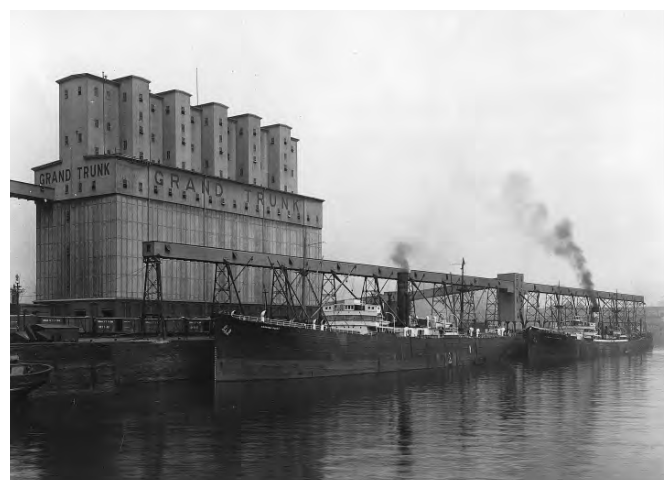
Le climat économique favorable amène l'implantation d'institutions et la construction d'édifices publics. En 1900, une succursale de la Banque d'épargne est érigée selon les dessins de l'architecte Alphonse Raza face au square Tansey. Puis en 1912, la caserne n°21 de style néo-classique, oeuvre de Samuel Arnold Finley et de David Jerome Spence, remplace une caserne temporaire érigée quelques années plus tôt sur la rue Mill. Cet emplacement est choisi parce qu'il se trouve au centre des abattoirs et des usines de transformation de viande présentes dans le secteur depuis le tournant du XXe siècle.

En effet, l'initiative commerciale de C.M. Acer de mettre en place toutes les commodités nécessaires à l'établissement d'un centre de commerce du bétail au cours des années 1880, prend des proportions énormes durant cette période de prospérité. En 1901, l'entreprise familiale Laing Packing and Provision, possédant déjà une usine de transformation et d'emballage de viande rue Sainte-Catherine, coin Parthenais et deux magasins de détail, prend possession du vaste terrain de l'hôtel Exchange pour y ériger une nouvelle usine. La famille fait appel à l'architecte William Edward Doran pour concevoir leurs immeubles de la rue Mill.

L'année suivante, soit en 1902, la Montreal Stock Yards engage le même architecte pour ériger son complexe sur le front nord de la rue Mill, en face de chez Laing Packing & Provision. Pour ce faire, la compagnie, fondée en 1885, fait amender sa charte en 1903 pour augmenter son champ d'action. Elle est dorénavant autorisée à ériger un abattoir, à l'angle des rues Mill et Oak, un marché et un parc à bestiaux comportant des étables modernes, ces derniers étant implantés à l'angle des rues Mill et Saint-Étienne (act. Bridge). La Montreal Stock Yards cède ses droits à la Montreal Abattoirs Limited en 1914. Durant la Première Guerre mondiale, ces entreprises de salaison sont fortement sollicitées par les commandes britanniques. À cette période, l'Amérique du Nord devient le principal fournisseur de viande de l'Europe.



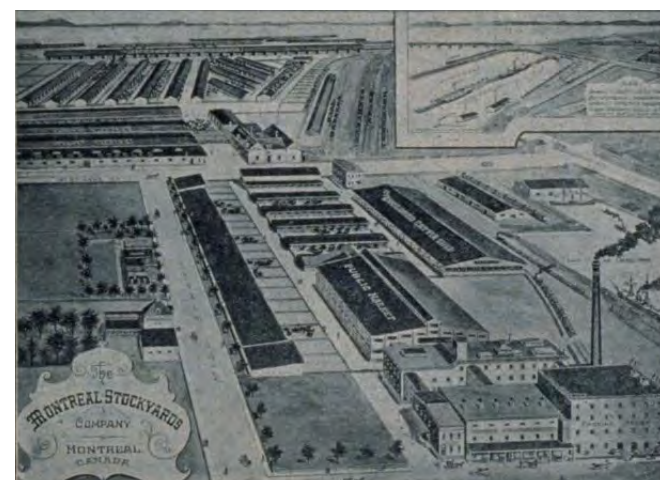
Superposition de la zone d'étude sur la carte de Pinonnault, 1907



Le «Cornish Point» et l'«Admiral Cochrane» dans le port de Montréal, 1920 (Musée McCord)



Siège social d'Ogilvie's Flour, 1900-1950 (Musée McCord)



Montreal Stock Yards Co., 1905 (BAnQ)

PÉRIODE 5 : 1896-1920 ÈRE DES GRANDES ENTREPRISES

L'APOGÉE DU CANAL DE LACHINE COMME CORRIDOR INDUSTRIEL

Personnages associés

Non identifié

Toponymie

Non identifié



Témoins matériels:

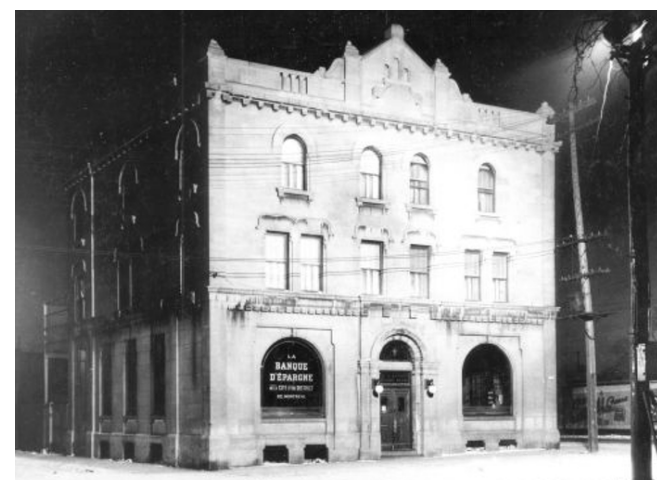
- ① Silo no. 5 et ses convoyeurs aériens
- ② Complexe industriel Linseed Oil
- ③ Atelier d'usinage no. 2 du canal de Lachine
- ④ Caserne no. 21
- ⑤ Canadian Switch and Spring
- ⑥ Montreal Steel Works
- ⑦ Banque d'Épargne
- ⑧ Quai Bickerdike

Vestiges:

- Ⓐ Laing Packing & Provision / Canada Packers
- Ⓑ Montreal Stock Yard / Montreal Abattoirs
- Ⓒ Entrepôts du Fret



Bief no°2, 1910 (Parcs Canada)



Banque d'épargne, 1926 (BAnQ)

PÉRIODE 5 : 1896-1920 ÈRE DES GRANDES ENTREPRISES

L'APOGÉE DU CANAL DE LACHINE COMME CORRIDOR INDUSTRIEL



Mécanisme manuel d'ouverture des écluses, 1948 (Conrad Poirier - BANQ)



Moulin Royal, Ogilvie Flour Mills Co., 1915 (Musée McCord)



Moulin Royal, Ogilvie Flour Mills Co., 1915 (Musée McCord)



Moulin Royal, Ogilvie Flour Mills Co., 1915 (Musée McCord)

- 1897-1898** Construction de l'immeuble de la Canadian Switch and Spring, 1401, rue Saint-Patrick.
- 1898 Modification à la structure du pont Victoria lui donnant son profil actuel.
- 1900** Construction de la Banque d'épargne sur la rue De Condé face au square Tansey.
- 1901 Déménagement du roc irlandais au square Saint-Patrick par le Grand-Tronc. La population est indignée.
- 1901-1904** Construction des premiers immeubles de la Laing Packing & Provision, qui deviendra la Canada Packers, rue Mill.
- 1902-1910 Électrification progressive des mécanismes d'ouverture des écluses du canal de Lachine.
- 1903 Remplacement du vieux Black Bridge en bois et en fer par un nouveau pont en acier.
- 1903-1904** La Livingstone Linseed Oil Company s'installe sur le front nord de la rue Mill. Elle deviendra la Dominion Linseed Oil dans les années subséquentes.
- 1905** Première phase de construction du silo no°5.

Construction de l'immeuble à bureau au 1396, rue Saint-Patrick, occupé à partir de 1910 par la Montreal Steel Works et par la Canadian Car & Foundry vers 1940.

Les villes de Sainte-Cunégonde et Saint-Henri sont annexées à Montréal.
- 1905-1906 Une caserne de pompiers temporaire est érigée sur le front nord de la rue Mill.
- 1906-1907** La Montreal Stock Yard, ainsi que la Laing Packing & Provision et la Montreal Packing Company sont installées sur la rue Mill selon les annuaires Lovell.
- 1909** Construction de l'atelier d'usinage no°2 aux ateliers d'entretien du canal.

Inauguration du service de tramways du Montreal & Southern Counties, reliant des villes de la rive-sud telles que Saint-Lambert, Greenfield Park et Granby à Montréal, en passant par le pont Victoria.
- 1912** Construction de la caserne de pompiers #21. Elle remplace une caserne temporaire érigée au même emplacement.

La rue Saint-Étienne devient la rue Bridge.
- 1914-1918 Première Guerre mondiale.
- 1915-1916** Les abattoirs de Montréal (Montreal Abattoirs) sont installés sur le front nord de la rue Mill. Un immeuble à bureaux est aussi présent sur le front ouest de la rue Bridge, à l'angle de la rue Mill.

PÉRIODE 6 : 1920-1959 DÉCLIN DES ACTIVITÉS PORTUAIRES ET DU CANAL

L'ESSOR DES TRANSPORTS TERRESTRES, FERROVIAIRES ET ROUTIERS

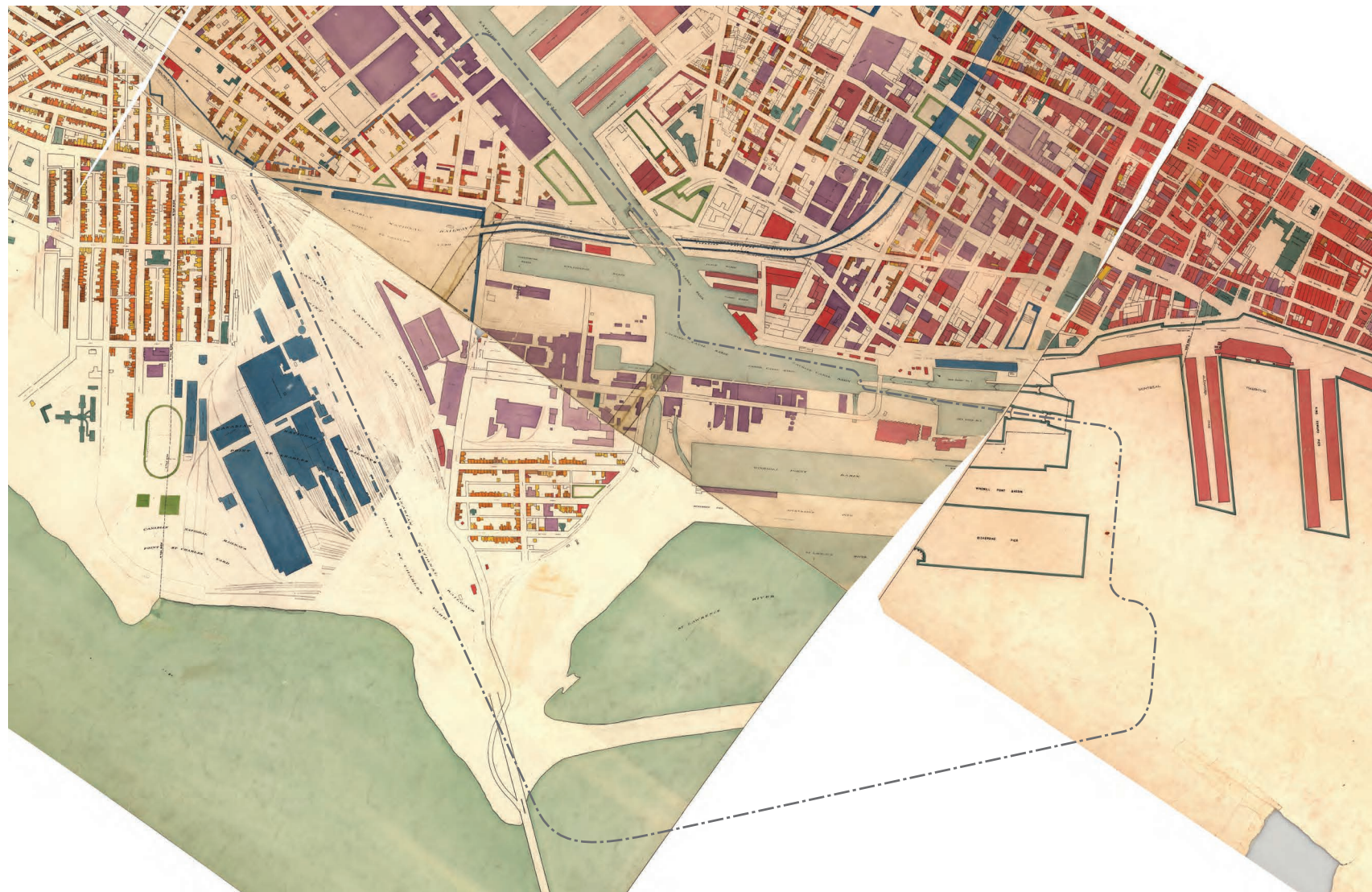
Les difficultés financières vécues par la compagnie du Grand Tronc vont avoir raison de celle-ci. L'entreprise sera reprise par le gouvernement fédéral qui va l'intégrer au sein de la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) en 1923. Le changement de garde amène son lot de transformations au paysage de la Pointe-Saint-Charles. Le CN entreprend, au cours des années 1930, la démolition et la reconstruction des étales de bois installées sur la zone nord de son site au profit d'immeubles en béton. Elle remplace le petit immeuble administratif sur le front ouest de la rue Bridge, à l'angle de la rue Mill, par un nouvel édifice à bureaux plus spacieux, l'actuel 316, rue Bridge. Éventuellement, les voies sont réaménagées dans la foulée de la construction de la gare centrale. Du même coup, la gare Bridge, sur la rue du même nom, au sud de la rue Britannia, est mise en service en 1942. Elle sert aux employés des ateliers du CN voyageant entre leur domicile et leur lieu de travail en train. Un tunnel passant sous les rails, une des seules composantes subsistantes de cette gare, permet aussi aux ouvriers résidant à Victoriatown de se rendre sécuritairement aux ateliers.

Le Krash boursier de 1929 fait sentir ses effets à Montréal dès le printemps 1930. Le nombre de chômeurs augmente sans cesse suite au ralentissement des exportations vers les États-Unis. Pour soulager cette crise, l'administration municipale, avec à sa tête le maire Camilien Houde, entreprend de vastes travaux d'amélioration civique pour fournir du travail à ces ouvriers sans emploi. L'ouverture, l'élargissement et le pavage de rues font partie des chantiers mis en place rapidement tout comme la construction de viaducs pour fluidifier la circulation automobile de plus en plus dense au croisement de passages à niveau, par exemple. Le creusement du tunnel Wellington sous le canal Lachine est un de ceux-là. Initié en 1931, le tunnel doit remplacer le pont tournant qui empêche toute circulation d'automobiles ou de tramways lors du passage d'un bateau. La Montreal Tramways Company, impliquée dans le projet, y voit une solution à ses problèmes chroniques de retard sur ses lignes 58 et 60 devant franchir le canal à cet endroit. Ses voitures peuvent être retenues à cet endroit entre 20 et 30 minutes, et parfois davantage durant l'été, par le passage de bateaux. Ainsi, on construit trois conduits parallèles, celui au centre servant seulement au passage des tramways et ceux latéraux desservant la circulation automobile et piétonnière. À l'extérieur, deux édicules de ventilation aux accents Art Déco marquent la présence de ce travail d'ingénierie, inauguré en 1934.

Au cœur de Victoriatown, l'ancienne maison de ferme des Sœurs Grises, située entre les rues Forfar et Conway près de la rue Riverside et qui a servi pour des fins résidentielles après la complétion du chantier du pont Victoria, est incendiée en 1931. Ce sinistre la détruit partiellement. Les propriétaires décident alors de la démolir. Le terrain reste vacant mais il semble être rapidement réutilisé comme terrain de jeux. Cette nouvelle utilisation reste informelle jusqu'en 1944 lorsque la Ville de Montréal acquiert le lot. Une patinoire et des balançoires y sont aménagées à une date inconnue.

En 1941-1945, Ogilvie Flour Mills Limited remplace ses vieux bâtiments de la rue Mill datant de 1886 rendus désuets. Elle fait appel à l'architecte et ingénieur Ernest Cormier pour ériger un immense complexe moderne fait de béton armé. Une enseigne lumineuse est installée au sommet de la minoterie haute de dix étages. Celle-ci est modifiée au cours des années 1950, lorsque Ogilvie Flour Mills Limited achète son concurrent Lake of the Woods qui possède la marque de farine «Five Roses». L'enseigne rouge clignotante prend la forme qu'on lui connaît aujourd'hui.

Les abattoirs et usines de transformation de viande de la rue Mill, anciennes Laing Packing & Provision et Montreal Stock Yards, sont maintenant respectivement la propriété de Canada Packers et de Wilsil Bacon Limited. La Seconde Guerre mondiale



Superposition de la zone d'étude sur la carte d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, 1949



Complexe meunier de Farine Five Roses, 1948 (Conrad Poirier - BAnQ)



Rampe pour animaux avec enseigne Wilsil Bacon, rue Bridge, 1937 (Archives Ville de Montréal)



Groupe d'hommes devant l'édifice administratif de la Canada Packers, 1943 (C. Décarie - BAnQ)

PÉRIODE 6 : 1920-1959 DÉCLIN DES ACTIVITÉS PORTUAIRES ET DU CANAL

L'ESSOR DES TRANSPORTS TERRESTRES, FERROVIAIRES ET ROUTIERS

offre, comme la Première Guerre mondiale l'avait fait précédemment, une période de grande prospérité à l'industrie de la salaison alors que la Grande-Bretagne achète tout le bacon pouvant être exporté par le Canada. Dix ans après la fin de la guerre, la Canada Packers, toujours en expansion, achète son concurrent Wilsil Bacon. Les deux manufactures se faisant face vont s'amalgamer suivant cette fusion.

Le secteur a toujours bénéficié de l'avantage concurrentiel offert par son emplacement près du port, à l'ouverture du canal de Lachine et abondamment desservi par les infrastructures ferroviaires. Néanmoins, à partir de cette période, cet avantage s'effrite avec la montée en popularité du camionnage. De plus, après la Seconde Guerre mondiale, le transport ferroviaire de personnes subit un déclin partout en Amérique du Nord, au profit de l'automobile et de l'avion. À peu près à la même époque, en 1951, on annonce l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent permettant aux navires de se rendre jusqu'aux Grands Lacs.

Personnages associés

Camilien Houde : Populiste, son programme politique est rapidement dicté par la nécessité d'endiguer la dépression et le chômage, suite à la crise économique de 1929. C'est sous son administration que le Secours direct et les Travaux de chômage, auxquels on associe la construction du tunnel Wellington, sont instaurés.

L'histoire se rappelle notamment de Camilien Houde, au début de la Deuxième Guerre mondiale, pour sa prise de position publique contre la conscription. Considéré « ennemi de l'intérieur » par les autorités fédérales, il sera arrêté et incarcéré de 1940 à 1944. À son retour à Montréal, gare Windsor, une foule en liesse lui réservera un accueil triomphal.

En 1913, il épouse Bertha-Andréa Bourgie (décédée en 1918, fille d'Urgel Bourgie, entrepreneur de pompes funèbres prospère), dont il aura deux filles. Il épouse Giorgianna (Georgette) Falardeau, en secondes noces, en 1919. Une troisième fille naîtra de cette union. Il décède le 11 septembre 1958 à Montréal.

Toponymie

Non identifié



Témoins matériels:

- ① Farine Five Roses
- ② Atelier et chaufferie Montreal Dry Docks
- ③ Silo Redpath
- ④ Édifice administratif du CN
- ⑤ Tunnel piétonnier de Victoriatown
- ⑥ Magasin-bureaux-entrepôt et garage des ateliers du canal

Vestiges:

- A Tunnel Wellington
- B Étables et enclos du CN



Square Saint-Patrick, 1943-1944 (Archives Ville de Montréal)



Square Tansey, 1955 (Archives Ville de Montréal)

PÉRIODE 6 : 1920-1959 DÉCLIN DES ACTIVITÉS PORTUAIRES ET DU CANAL

L'ESSOR DES TRANSPORTS TERRESTRES, FERROVIAIRES ET ROUTIERS



Camilien Houde, [19--] (Ville de Montréal)



Montréal, 1954 (Archives Ville de Montréal)

1923 Le Grand Tronc, en difficulté financière, est repris par le Canadien National, entreprise nationalisée.

1925 **Wilsil Bacon achète Montreal Abattoirs Limited.**

1929 Krach boursier.

Le CN aménage une nouvelle cour de triage au sud-ouest de ses ateliers sur des remblais. L'ancienne métairie des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame est maintenant privée de son accès au fleuve.

1930 Début de la construction du viaduc ferroviaire reliant les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles à la gare du CN au centre-ville.

Années 1930 Les bâtiments de bois de la Montreal Stock Yard sont remplacés par de nouveaux immeubles de béton.

1931 Suite à un incendie qui la détruit partiellement, l'ancienne maison de ferme des Sœurs Grises, entre les rues Forfar et Conway, est démolie.

1931-1932 Construction du tunnel Wellington.

1939-1945 Deuxième Guerre mondiale.

1939 Un tronçon de la rue Bridge, entre les rues Saint-Patrick et Canal, est vendu à la Canadian Car and Foundry (ancienne Canadian Switch and Spring).

1941-1945 Construction d'un nouveau complexe meunier sur la rue Mill, remplaçant ainsi les vieux bâtiments de la «Royal Mill» détenus par la compagnie Ogilvie Flour Mills Limited depuis 1886.

1942 Construction d'un tunnel piétonnier pour les employés, rue Bridge, reliant le quartier Victoriatown aux activités ferroviaires.

1944 Le terrain formant le parc Victoriatown est acquis par la Ville de J.H. Hond [Hand?].

Années 1950 Ogilvie Flour Mills Company acquiert la compagnie produisant la farine de marque «Five Roses». Elle modifie donc son enseigne lumineuse qui prend alors la forme qu'on lui connaît aujourd'hui.

1951 Le gouvernement fédéral annonce la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

1952 Début des travaux d'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent.

1953 **Construction de deux premiers silos au complexe de la sucrerie Redpath.**

1954 Le Projet de rénovation d'une zone d'habitat défectueux et de construction d'habitation à loyer modique ou «plan Dozois» identifie Victoriatown comme zone nécessitant une intervention.

1955 **Canada Packers achète son concurrent Wilsil Bacon dont les installations lui font face sur la rue Mill.**



Tunnel Wellington, 1957 (W. Pharoah – Montreal Streetcars, volume 2: People and Places, p. 18)



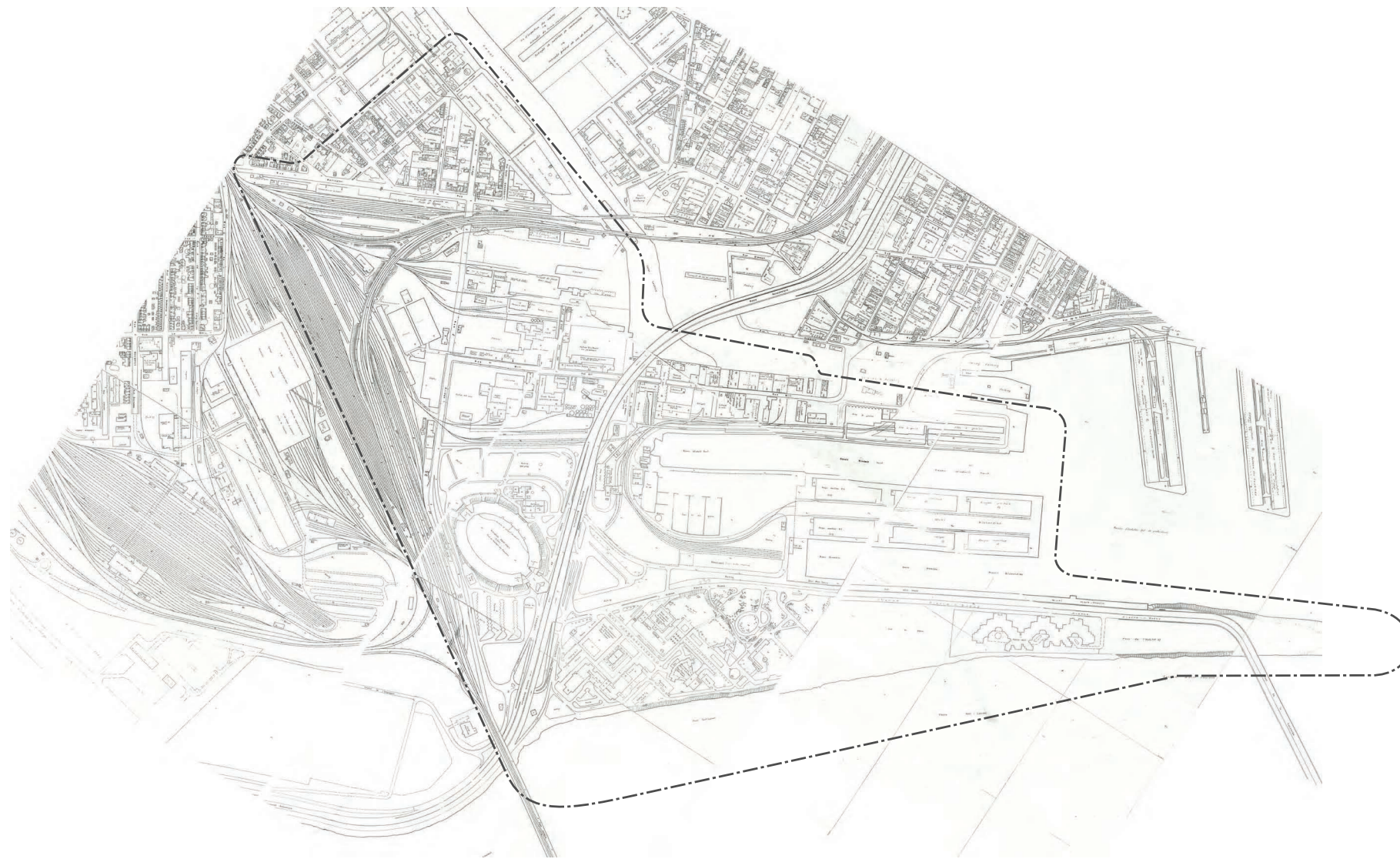
Montreal Stock Yard, 1948 (P. Girard - BAnQ)



Anciens bâtiments de la Royal Mill et le nouveau complexe de Farine Five Roses en arrière-plan, 1946 (P. Boucher - BAnQ)

PÉRIODE 7 : 1959-1970 DISPARITION DE VICTORIATOWN ET REMBLAYAGE

LA RÉNOVATION URBAINE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE MONTRÉAL DE 1967



Superposition de la zone d'étude sur la carte d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, 1970

En 1959, rendu inutile après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, le canal de Lachine se voit graduellement désaffecté de ses fonctions traditionnelles. Le déclin industriel du secteur entraînera graduellement le déplacement d'une partie de la population, la fermeture de commerces et la réaffectation, sinon la démolition, d'un bon nombre d'édifices industriels et institutionnels. Remblayé en partie entre 1960 et 1965, le canal de Lachine sera définitivement fermé à la circulation maritime le 4 novembre 1970.

« Déposé en 1954, le rapport Dozois identifie 13 zones à considérer pour la rénovation urbaine, parmi lesquelles Victoriatown, située entre la rue Mill, la rue Bridge et l'actuel emplacement de l'autoroute Bonaventure (autrefois occupé par la rue Riverside et le chemin de fer au sud). (...) Suite à l'annonce de la tenue d'Expo 67, l'administration municipale vote en décembre 1962 une loi confirmant l'expropriation du secteur, malgré l'opposition du politicien local Frank Hanley. Les quelque 305 familles (soit près de 1500 habitants) de Victoriatown doivent se résigner à quitter leurs maisons. Parmi eux, près de la moitié sont de nouveaux arrivants d'origine italienne. Un autre quart s'avère d'origine britannique ou irlandaise tandis que 15% de la population est canadienne-française. (...) Au printemps 1964, les habitations abandonnées tombent sous le pic des démolisseurs, afin de faire place à l'autoroute Bonaventure et à l'Autostade. » (Quartiers disparus)

En 1962, la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle, société relevant du gouvernement fédéral, confie à la Ville de Montréal le mandat d'organisation d'une exposition internationale (ouverte à tous les pays du monde) et universelle (portant sur tout). Son inauguration est prévue pour 1967, année du centenaire de la confédération du Canada. « Terre des Hommes » est le thème retenu. Le projet a pour visée l'aménagement d'un site et de pavillons qui fassent la démonstration de la culture, du développement de la science et de la technologie, de même que des diverses manières d'être et de penser propres à l'homme moderne. Le logo d'Expo '67 est un cryptogramme représentant huit groupes d'hommes les bras tendus vers le ciel, symbole d'amitié universelle. Il illustre l'esprit de l'événement: on est tous les mêmes et ce qui divise les hommes est beaucoup moins important et fort que ce qui les unit. Cet emblème est le dessin de Julien Hébert, designer industriel dorénavant renommé. L'Exposition Universelle de Montréal a constitué une expérience profondément marquante pour le Québec et pour la ville de Montréal. On lui attribue la démonstration de la capacité du Québec à accueillir un événement d'envergure mondiale. Une effervescence sans précédent et un esprit d'ouverture au monde règnent durant toute la manifestation, qui dure 83 jours, du 28 avril au 27 octobre.

La configuration des îles de l'Expo résulte, quant à leur profil définitif, du travail de l'équipe d'architectes paysagistes chargés de la conception de leur aménagement. Néanmoins, des contraintes techniques importantes, dues à la présence du courant Sainte-Marie, de la formation de couverts de glace puis d'embâcles dans le secteur, auront commandé plusieurs études hydrauliques qui en dicteront l'implantation première. L'aménagement d'Expo '67 comporte quatre zones, soit : la Cité du Havre (zone A), l'île Sainte-Hélène (zone B), l'île Notre-Dame (zone C) et l'île Ronde (zone D); les principaux accès au site seront le Rendez-vous '67, place d'accueil de la Cité du Havre, et la station de métro Île Sainte-Hélène (act. Jean-Drapeau). Tandis qu'on accède à l'île Sainte-Hélène par le pont Jacques-Cartier, le pont des peuples (act. pont de la Concorde) relie la Cité du Havre à l'île Notre-Dame.



Carte postale montrant le plan du site d'Expo 67, 1967 (Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française)



Carte postale montrant la Cité du Havre, 1967 (Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française)



Esplanade devant le Musée d'art, 1967 (Inconnue)

PÉRIODE 7 : 1959-1970 DISPARITION DE VICTORIATOWN ET REMBLAYAGE

LA RÉNOVATION URBAINE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE MONTRÉAL DE 1967

En 1965, la jetée Mackay fait partie des sites choisis pour la tenue de l'Exposition universelle de 1967 à Montréal. La jetée est élargie et reliée, par le pont de la Concorde, aux deux autres sites de l'Expo : l'île Sainte-Hélène et l'île Notre-Dame. On construit des pavillons et on aménage des jardins sur la nouvelle péninsule rebaptisée la Cité du Havre.

À l'entrée de l'Expo, en bordure de la toute nouvelle autoroute Bonaventure inaugurée pour l'occasion, l'Association des constructeurs de véhicules automobiles du Canada fait construire l'Autostade au coût de 3 300 000\$. Ce stade de 25 000 places est inauguré en 1966, avant l'ouverture officielle de l'exposition universelle. Il est alors l'hôte de l'équipe professionnelle de football de la division continentale, les Castors. Fait de 19 tribunes de béton précontraint, sa conception lui offre une grande adaptabilité. En effet, il peut être aisément démonté pour être remonté ailleurs ou encore, être agrandi pour atteindre une capacité de 75 000 sièges.

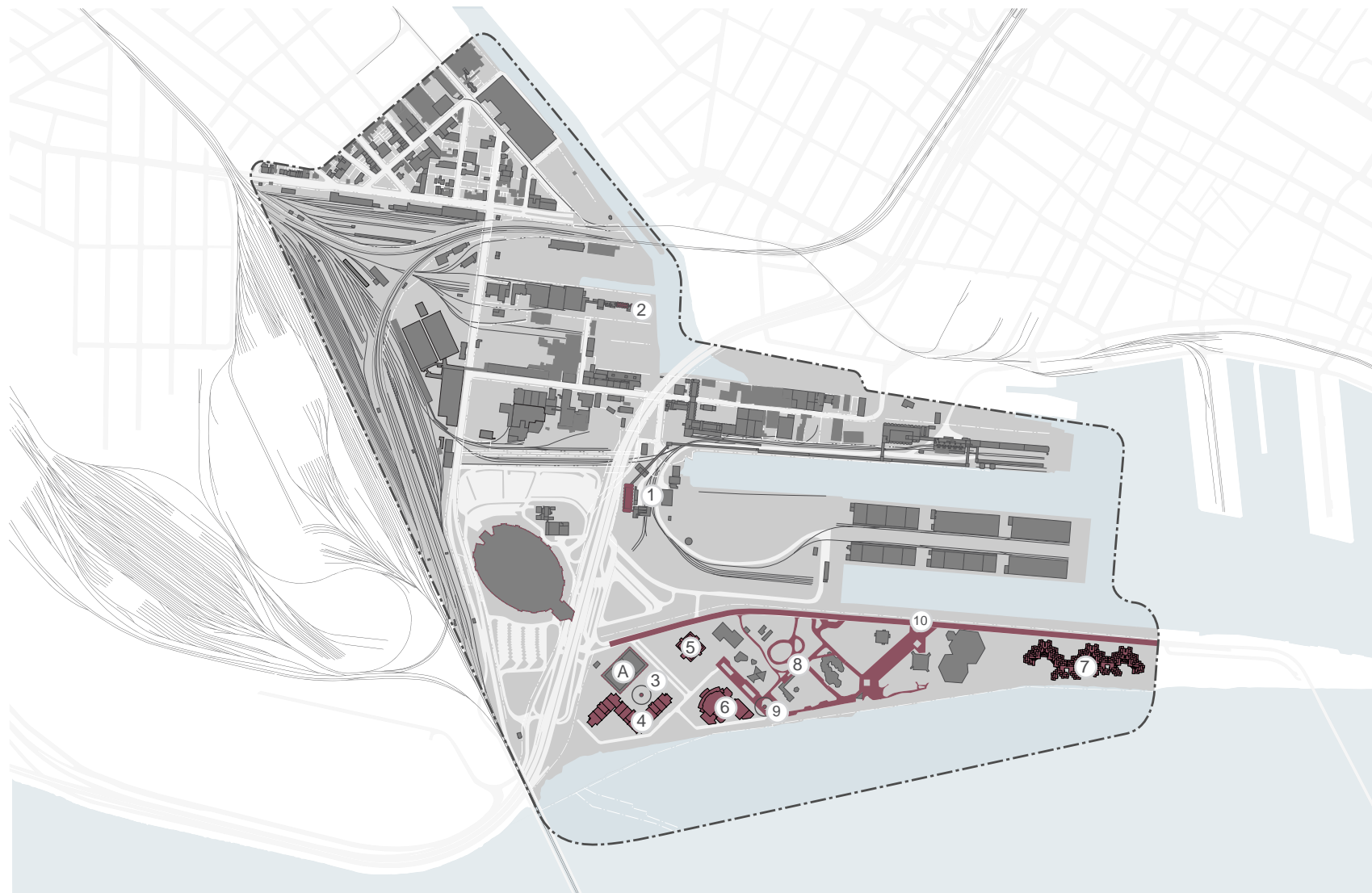
Projet de fin d'études du jeune architecte Moshe Safdie, Habitat 67 est sélectionné pour s'inscrire dans un des sous-thèmes de l'Exposition universelle: l'Homme dans la ville. Ce complexe résidentiel est une réflexion sur une nouvelle façon d'habiter la ville, fournissant à la fois densité et espaces extérieurs privés, comme offre la banlieue si attirante dans cette période d'après-guerre. Sa construction est une prouesse technique, l'ensemble étant fait de modules de béton préfabriqués et assemblés sur place.

Personnages associés

Jean Drapeau : Jean Drapeau naît à Montréal le 18 février 1916. Il fait ses études primaires et supérieures aux écoles Jean-de-Brébeuf et Le Plateau. Étudiant à l'Université de Montréal, il obtient la licence en sciences sociales, économiques et politiques en 1937 ainsi que le degré de bachelier ès arts l'année suivante. De 1938 à 1941, il étudie le droit à l'Université de Montréal.

Tout en s'intéressant activement à la politique, il devient spécialiste en droit pénal, corporatif et commercial. En 1950, il est appelé à agir comme procureur public dans l'enquête judiciaire sur la police. Il est élu pour la première fois maire de Montréal en 1954, à l'âge de 38 ans. Défait en 1957, il fonde le Parti civique de Montréal en septembre 1960. En octobre de la même année, il remporte la victoire à la mairie de Montréal de même qu'aux élections de 1962 et 1966. Le 9 février 1970, Jean Drapeau est élu président du Conseil de la Communauté urbaine de Montréal. Réélu en 1974, 1978 et 1982, il quitte la mairie de Montréal en 1986. Plusieurs événements marquent son administration dont l'Exposition universelle de 1967. Il décède le 12 août 1999 à Montréal.

Pierre Dupuy : Natif de Montréal, Pierre Dupuy étudie le droit à l'Université de Montréal et à la Sorbonne avant d'entrer au service de la diplomatie canadienne, en 1922. En poste à Paris, il doit se déplacer vers Londres avec l'invasion allemande qui survient en 1940. Il reste néanmoins en contact avec le gouvernement de Vichy entre 1940 et 1942, informant le gouvernement britannique sur la situation française pendant les heures sombres de l'occupation. Après la guerre, il est successivement ambassadeur du Canada en Italie (1952-1958), puis en France (1958-1963). Retiré officiellement de la vie diplomatique, son expérience est mise à profit en 1967 alors qu'il est nommé Commissaire général de l'Exposition universelle qui se déroule à Montréal. Décoré de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-Georges en 1943, président de l'Union internationale des écrivains de langue française (1937-1940).



Témoins matériels:

- ① Canada Maltage et ses convoyeurs aériens
- ② Silo Cereal Foods
- ③ Lunatique, sculpture de Richard Turner
- ④ Pavillon de l'administration et de la presse
- ⑤ Musée d'art
- ⑥ Expo-théâtre
- ⑦ Habitat 67
- ⑧ Aménagements d'Expo 67
- ⑨ La Giboulée, sculpture de Jean Cartier
- ⑩ Avenue Pierre-Dupuy

Vestiges:

- Ⓐ Pavillon de Radiotélévision



Canal Lachine et autoroute Bonaventure, 1969 (Henri Rémillard - BAnQ)



Canal Lachine, 1972 (Archives Ville de Montréal)

PÉRIODE 7 : 1959-1970 DISPARITION DE VICTORIATOWN ET REMBLAYAGE

LA RÉNOVATION URBAINE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE MONTRÉAL DE 1967

Toponymie

Avenue Pierre-Dupuy : Avenue reliant l'autoroute Bonaventure au pont de la Concorde, son toponyme rappelle l'avocat, homme de lettres, diplomate et commissaire de l'Exposition universelle de 1967. Cette voie traverse une partie du site de l'événement.

Cité-du-Havre : Nouveau nom donné à la jetée MacKay suite à son élargissement en vue de la tenue de l'Exposition universelle de 1967.

Chronologie

- 1959** Inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- 1960** Inauguration du boulevard Métropolitain et révision complète des réseaux autoroutiers.
- 1962** Deux autres silos sont ajoutés au complexe de la sucrerie Redpath, rue Saint-Patrick.
- 1964** Victoriatown est démolie.
- 1965** Une partie du canal est remplie pour former une route, l'avenue Pierre-Dupuy, menant à la jetée MacKay et au futur site de l'Expo 67.
- Vers 1965** Construction des silos Cereal Foods.
- 1966-1971** Les bassins 1, 2, 3 et 4 sont comblés grâce aux déblais issus de la construction du métro de Montréal.
- 1966** Construction de l'Autostade.
- Vers 1966** Construction de l'autoroute Bonaventure.
- 1967** Montréal accueille l'Exposition universelle.
- 1969** Construction des silos de Canada Maltage.
- 1970** Fermeture définitive du canal à la navigation.
Fin des travaux à Habitat 67.
Création de la Communauté urbaine de Montréal.



Pierre Dupuy, [s.d.] (CSDM)



Jean Drapeau, [s.d.] (Ville de Montréal)



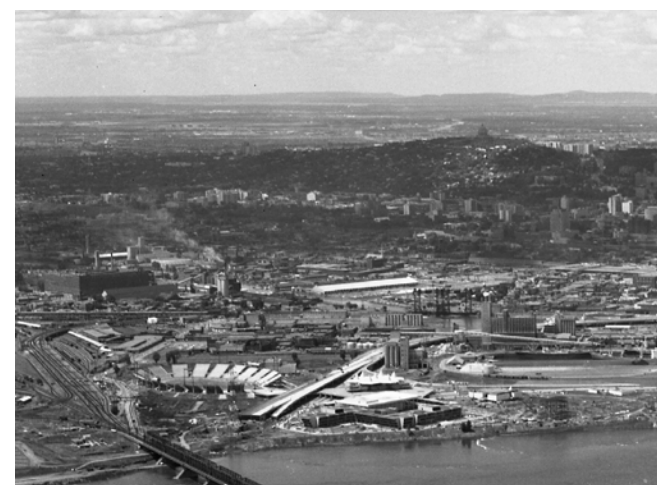
Vue aérienne du secteur, vers 1966 (Archives Ville de Montréal)



Autostade, 1969 (Archives Ville de Montréal)



Silo Redpath, 1972 (Archives Ville de Montréal)



Construction de l'autoroute Bonaventure, 1966 (Archives Ville de Montréal)

PÉRIODE 8 : 1970-1992 FERMETURE DU CANAL DE LACHINE

LE DÉCLIN DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, la tenue de l'Exposition universelle à Montréal en 1967 et la fermeture définitive du canal de Lachine à la navigation en 1970 ont encore un impact sur le développement de la Pointe-Saint-Charles et la partie ancienne du Port de Montréal. Les fonctions industrielles traditionnellement associées à ces lieux disparaissent progressivement. Les différents paliers gouvernementaux se lancent dans divers projets pour relancer le secteur.

D'abord, l'immense stationnement aménagé pour l'Expo 67 entre les voies de triage du CN et le fleuve sur des terrains remblayés par des déchets, est repris par le Conseil des ports nationaux à la fin de l'événement. Au début des années 1970, le gouvernement fédéral décide d'utiliser ces terrains pour y installer un aéroport pour avions à décollage et à atterrissage court (ADAC) qui feront la liaison Montréal-Ottawa. Ce projet s'inscrit dans une volonté plus large de stimuler l'industrie aéronautique canadienne, dont certains fleurons, comme les usines Canadair à Ville Saint-Laurent et De Havilland à Toronto, sont en difficulté. La réalisation de cet aéroport rencontre plusieurs difficultés dues à la nature du sol, composé de débris. Le tarmac renforce et les cheminées devant évacuer le méthane provenant de la décomposition des ordures sont sursollicitées. Le vol inaugural a finalement lieu en 1974 mais le projet est abandonné au bout de deux ans à cause de problèmes de financement.

Du côté du Port de Montréal, l'ouverture à la navigation de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 a nécessité un changement de positionnement au sein du réseau de transport naval canadien. En 1967, on décide d'utiliser la technologie des conteneurs. Des installations modernes sont construites à Longue-Pointe et on remblaye l'espace entre les quais Jacques-Cartier et Victoria, dans l'actuel Vieux-Port, pour en faire un parc à conteneurs. En 1976, les autorités portuaires abandonnent ce dernier parc pour déplacer ses activités dans ses installations de l'Est de Montréal, y voyant là davantage de potentiel. C'est ainsi qu'en 1977, le gouvernement fédéral annonce sa volonté de réaménager la partie ancienne du port. Elle organise une série de consultations publiques en 1979, puis la fondation de la Société du Vieux-Port de Montréal suit en 1981. Le premier projet de cette nouvelle entité est l'aménagement d'une esplanade en bordure de la rue de la Commune et le retrait de plusieurs voies ferrées. Prenant en considération la volonté populaire, la Société du Vieux-Port revitalise ses installations pour en faire un espace public à vocation culturelle et récréative. L'inauguration a lieu en 1992 à l'occasion de 350e anniversaire de fondation de la ville de Montréal.

Selon une logique similaire, le gouvernement canadien planche à la requalification du canal Lachine peu de temps après sa fermeture en 1970. Les premières opérations de nettoyage et de réaménagement ont lieu en 1974. La gestion du site est confiée à Parcs Canada qui y installe une piste cyclable.

Au coeur du secteur à l'étude, le déclin industriel se poursuit. La caserne n°21 est désaffectée en 1972 alors que la station de pompage Riverside subit le même sort à la fin des années 1980. En 1989, l'usine Canada Packers est achetée par Maple Leaf Mills. Les deux compagnies fusionnent en 1991 mais cela ne semble pas suffisant pour empêcher la fermeture des installations de la rue Mill dans les années subséquentes. En 1990, le Canadien National abolit 1500 postes au sein de l'entreprise. Près de la moitié d'entre eux sont basés à Montréal, entre autres dans les ateliers de la Pointe-Saint-Charles. Suivant cette annonce, le CN se départit, en 1992, de la zone nord de son complexe en bordure de la rue Bridge, où se trouvent



Superposition de la zone d'étude sur la carte d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, 1981



Vue intérieure de la Canadian Switch and Spring, 1985 (C. Gutsche – Centre Canadien d'Architecture).



Autoroute Bonaventure, 1975 (Henri Rémillard - BANQ)



Ponts ferroviaires du CN, 1985 (David Miller – Centre Canadien d'Architecture)

PÉRIODE 8 : 1970-1992 FERMETURE DU CANAL DE LACHINE

LE DÉCLIN DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

les étables.

Le démantèlement de l'Autostade à la fin des années 1970 libère un vaste espace dans le secteur est de la Pointe-Saint-Charles. Ce terrain dégagé est récupéré par Hydro-Québec qui élabore, depuis 1975, la construction d'une vingtaine de postes de 315 kV dans la région montréalaise. La société d'État cherchant un endroit très près du centre-ville pour y ériger un de ces postes, elle arrête son choix sur ce lieu. Parce que cette installation sera bâtie près d'une entrée de ville, Hydro-Québec prend la décision de concevoir le poste de section blindé et isolé à l'hexafluorure de soufre plutôt que d'aménager ses composantes à l'extérieur. Le poste Viger devient alors un élément architectural aux grandes qualités plastiques marquant le paysage.

À la Cité du Havre, la situation reste stable pendant plusieurs années suite à la démolition des pavillons temporaires, Habitat 67 restant seul au bout de l'ancienne jetée MacKay. Au cours des années 1980, on statue sur le zonage de la péninsule. La pointe à l'extrême est devient officiellement un parc qui est aménagé en 1985. Les terrains à l'ouest d'Habitat 67 s'offrent maintenant au développement résidentiel. Ainsi, les tours d'habitation Tropiques Nord sont érigées en 1989.

Personnages et groupes associés

Société du Vieux-Port de Montréal : Fondation créée en 1981 dans la foulée des travaux de réaménagement des anciennes installations portuaires. Elle a pour mission de développer, gérer et animer l'endroit qui est maintenant devenu un vaste site récréotouristique et culturel.

Toponymie

Chemin Des Moulins : Vers 1781, il existe encore sept moulins appartenant aux sulpiciens, dont deux moulins à vent à la plaine Sainte-Anne (aujourd'hui quartier Sainte-Anne). Le premier, construit en 1704, et le second, en 1797, ne font travailler qu'un seul meunier, dont la maison est située à mi-chemin entre les deux.

Parc de la Cité-du-Havre : Durant l'Expo 67, des pavillons se dressent sur cette bande de terre créée par l'élargissement du quai MacKay. Réaménagée en 1985, cette pointe de terre offre, de ses deux pavillons d'observation reliés par des pistes piétonnières et cyclables, une vue imprenable sur le Vieux-Port et le Vieux-Montréal se détachant du centre-ville et du mont Royal. L'inauguration officielle de ce parc a lieu le dimanche 18 mai 1986.



Témoins matériels:

- ① Poste Viger
- ② Parc de la Cité-du-Havre
- ③ Plaque du site historique national de génie civil

PÉRIODE 8 : 1970-1992 FERMETURE DU CANAL DE LACHINE

LE DÉCLIN DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

- 1974 Le ministère des Travaux publics du Canada débute la transformation des abords du canal Lachine et aménage une piste cyclable.
- 1976 **Déplacement vers l'est du parc à conteneurs et d'une majorité des activités du port de Montréal.**
Montréal accueille les XXIe Jeux olympiques.
- 1977 **Démantèlement de l'Autostade.**
- 1979 **Construction du poste Viger d'Hydro-Québec conçu par les architectes Longpré et Marchand, aux abords de la rue des Irlandais.**
- 1981 Fondation de la Société du Vieux-Port de Montréal. Début de l'aménagement d'une esplanade en bordure de la rue de la Commune. Retrait de plusieurs voies ferrées.
- 1986 **Aménagement du parc de la Cité-du-Havre.**
L'Expo-Théâtre est vendu à Mel Hoppenheim pour en faire une cité du cinéma.
- 1989 Construction de l'immeuble Tropiques Nord sur l'avenue Pierre-Dupuy.
La compagnie Maple Leaf Mills achète la Canada Packers.
- 1989-1992 Réaménagement du Vieux-Port de Montréal pour en faire un espace public à vocation culturelle et récréative.
- 1990 Le Canadien National annonce l'élimination de 1500 postes au sein de l'entreprise. Près de la moitié de ceux-ci sont situés à Montréal.
- 1991 **Le Canadien National crée la filiale AMF Technotransport. Elle profite de cette réorganisation pour se départir de la zone nord de ses ateliers de Pointe-Saint-Charles servant au transport de bestiaux.**



Poste Viger et ateliers du CN, 1985 (Réjean Martel - Archives Ville de Montréal)



Construction du poste Viger, 1980 («Histoires d'Hydro-Québec – Le poste Viger», HydroPresse, 29 février 2016)



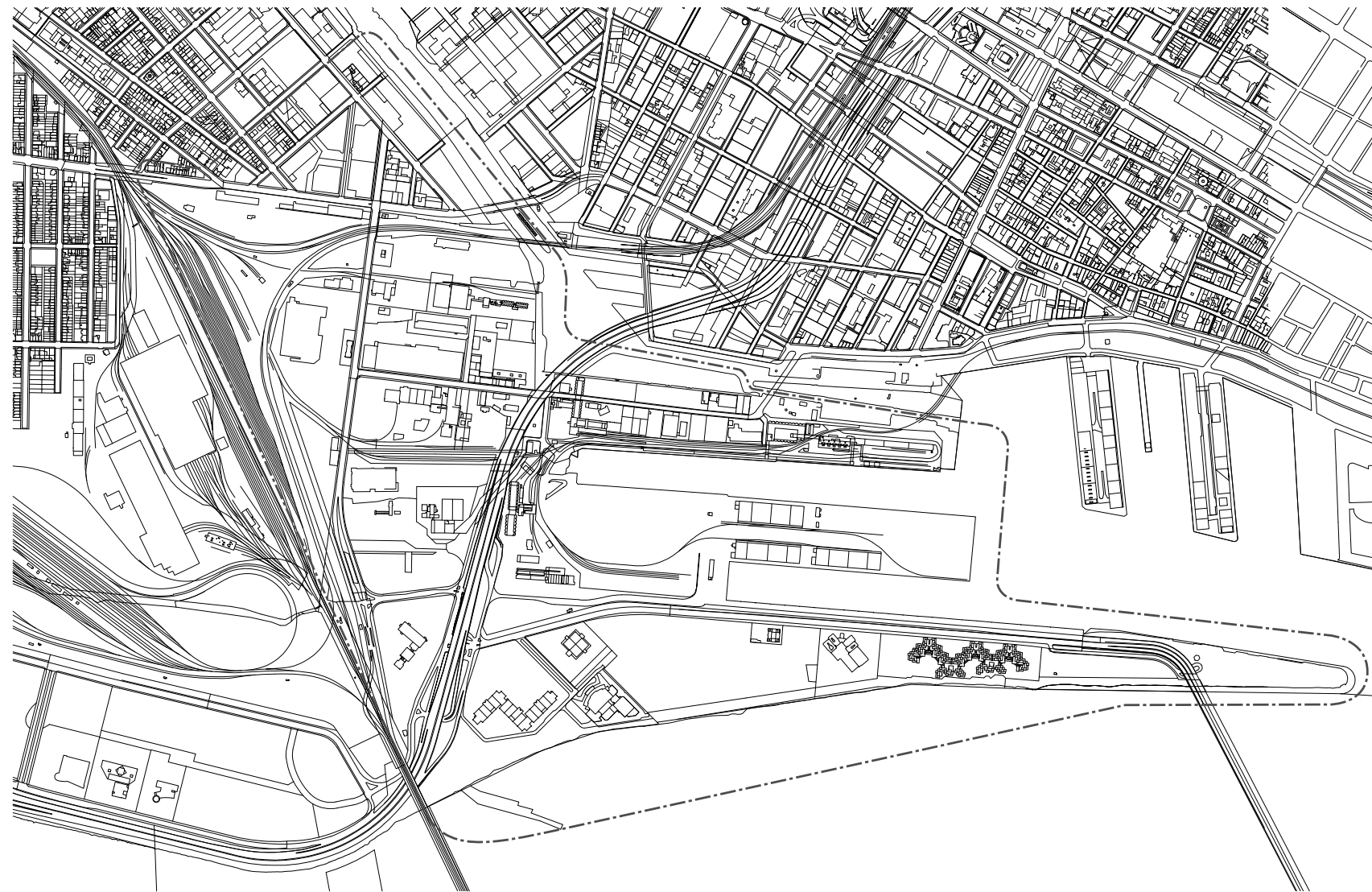
Parc de la Cité-du-Havre, [1992 et 2002] (Flickr - Grands Parcs)



Travaux de réaménagement du Vieux-Port, 1992 (Encyclopédie de l'Amérique française)

PÉRIODE 9 : 1992-NOS JOURS REVITALISATION DES INSTALLATIONS DU CANAL

LA MISE EN VALEUR DU VEUX-PORT ET DU CANAL DE LACHINE



Superposition de la zone d'étude sur la carte d'utilisation du sol de la Ville de Montréal, 20[...]

La disparition des étables du CN laisse la place à une nouvelle utilisation du sol dans le secteur à l'étude. Dès 1992, la compagnie Club Price (aujourd'hui Costco) fait construire un magasin entrepôt à cet endroit. Ce type d'occupation commerciale de grande surface est repris dans les années subséquentes. Ainsi, Loto-Québec ayant besoin d'un complexe multi-fonctionnel comprenant des bureaux, des entrepôts et une garderie pour soutenir les activités du casino du Montréal, elle récupère les bâtiments de l'ancienne Montreal Stock Yards, à l'angle nord-est de l'intersection des rues Bridge et Mill. En 2000, elle démolit les abattoirs et conçoit un immeuble inspiré par le tissu industriel ancien par l'utilisation de la brique rouge et par son alignement sur la rue Mill. Le nouvel immeuble se nomme Casiloc. D'autres entrepôts commerciaux, tel que le dépôt postal Bridge de Postes Canada, viennent s'installer sur les vastes terrains libres sur l'ancien territoire de Victoriatown. La majorité d'entre eux sont généralement construits en rupture avec leur contexte.

Alors que le corridor du canal de Lachine demeure emblématique pour plusieurs, le canal de Lachine obtient le statut de Lieu historique national du Canada en 1996. Cette annonce est accompagnée d'un programme de revitalisation misant sur la réfection du canal et sa mise en valeur ainsi qu'au développement récréotouristique de cet axe. La Ville de Montréal et les anciennes villes de Lachine et de LaSalle s'impliquent également dans le projet en se partageant l'aménagement des berges. C'est donc au terme de ce projet qu'il est rouvert à la navigation de plaisance en 2002.

Au début des années 2000, la Cité du Havre est l'hôte de quelques changements. Un témoin de l'Expo, les studios de Radio-Canada sont démolis en 2004. Puis en 2008, le terrain à l'ouest du complexe Tropiques Nord accueille une nouvelle tour d'habitation, l'immeuble de copropriétés Condo Profil-O, confirmant ainsi la vocation résidentielle des abords de l'avenue Pierre-Dupuy.

Le site à l'étude n'a cependant pas seulement connu des démolitions. On y compte quelques exemples de réhabilitation de bâtiments industriels ou institutionnels. Projet pionnier parmi ceux-ci, la conversion de la caserne n°21 en espace de diffusion et d'enseignement des arts verriers, effectuée en 1986, est toujours considérée une transformation de qualité. Cette idée d'occuper un bâtiment municipal d'intérêt patrimonial par un organisme voué à la mise en valeur d'un métier d'art est reprise en 2002 lorsqu'un OBNL ayant pour mission de faire connaître les métiers traditionnels de la ferronnerie d'art et de la forge s'installe dans la station de pompage Riverside.

Certains propriétaires privés ont aussi profité d'immeubles anciens dans le secteur de la rue Saint-Patrick pour y installer de nouveaux usages. De nos jours, des bureaux occupent le rez-de-chaussée de l'ancienne Banque d'épargne sur la rue De Condé, alors que les étages supérieurs logent des unités d'habitation. Récemment, en 2013, les silos modernes de la Redpath ont été réhabilités en centre d'escalade, transformation spectaculaire qui a remporté de nombreux prix d'architecture et de design.



Habitat 67, Tropiques Nord et quai Mark-Drouin, 2001 (Carlos Pineda - Calypso, Université de Montréal)



Mosaïcultures Internationales Montréal, parc des Écluses, 2000 (Carlos Pineda - Calypso, Université de Montréal)



Canal de Lachine, 2008 (Carlos Pineda - Calypso, Université de Montréal)

PÉRIODE 9 : 1992-NOS JOURS
REVITALISATION DES INSTALLATIONS DU CANAL
LA MISE EN VALEUR DU VEUX-PORT ET DU CANAL DE LACHINE

Personnages associés

Non identifié.

Toponymie

Rue Des Irlandais : Rue commémorant la mémoire des victimes de l'épidémie de typhus ayant sévi en 1847-1848 chez les immigrants irlandais fuyant la famine. Près de 1 900 d'entre eux décèdent dans le lieu de quarantaine temporaire érigé à l'endroit où cette voie est tracée. Le toponyme rappelle aussi l'importance de cette population dans Victoriatown, quartier disparu lors d'une opération de réaménagement urbain en 1964.



Témoins matériels:

① Fonte modulaire, sculpture de Robert Roussil

PÉRIODE 9 : 1992-NOS JOURS REVITALISATION DES INSTALLATIONS DU CANAL

LA MISE EN VALEUR DU VEUX-PORT ET DU CANAL DE LACHINE



Canal de Lachine et l'ancienne Canadian Switch & Spring, 2008 (Carlos Pineda - Calypso, collections d'objet numérique, Université de Montréal)

- 1992** Le magasin à grande surface Club Price (aujourd'hui Costco) ouvre ses portes, rue Bridge.
350e anniversaire de la fondation de Montréal et 125e anniversaire de la Confédération canadienne.
- 1994** Fin des activités industrielles au silo n°5.
- 1995** Démolition du complexe Bancroft et d'une partie de la minoterie Rozon, rue Mill près de l'ancien Black Bridge.
- 1996** Désignation du Canal de Lachine comme lieu historique national du Canada.
Construction du pont Wellington remplaçant le viaduc du même nom.
- 1997** Début du projet de revitalisation du canal de Lachine.
Le bâtiment hébergeant le Musée d'art contemporain depuis 1968 est vendu à la Société Loto-Québec pour en faire un entrepôt du casino de Montréal.
- 2000** Des bureaux et des entrepôts sont construits pour Casiloc sur la rue Bridge au nord de la rue Mill.
Inauguration du Centre des Sciences de Montréal.
Mosaïcultures Internationales de Montréal au parc des Écluses.
- 2002** Réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance.
- 2003** Construction du dépôt postal au 225 rue Bridge.



Les forges de Montréal, 2016 (echodeclume-jp.blogspot.com)



Centre d'escalade Allez-Up, [vers 2013?] (www.allezup.com)



Espace VERRE, [vers 2010?] (www.lapointemagne.ca)