

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

HERMÉNEUTIQUE DE LA FORME URBAINE :  
LE CAS DE LA PLACE SAINT-HENRI ET DU SQUARE JACQUES-CARTIER

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR  
CATHERINE SÉGUIN

JUIN 2008

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

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

## **REMERCIEMENTS**

Je voudrais souligner l'aide de certaines personnes sans qui je n'aurais pu compléter ce mémoire.

Je tiens donc à remercier Lucie K. Morisset, ma directrice de recherche pour son soutien et ses précieux conseils. Ses recherches et son exemple m'ont grandement inspirée.

Je remercie également Luc Noppen, titulaire de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain et professeur à l'UQAM grâce à qui j'ai trouvé un sujet de recherche si riche et passionnant, pour son soutien et ses cours si instructifs.

Un grand merci aux étudiants de la chaire de recherche qui m'ont tour à tour conseillée ou encouragée et qui ont si gentiment partagé leurs connaissances. Je pense tout particulièrement à Diane Jacquet, Yona Jébrak, Barbara Julien, Isabelle Caron, Hassoun Karam, France St-Jean, Josée Laplace, Marie-Blanche Fourcade, Martin Drouin et Jonathan Cha.

Je tiens aussi à remercier mes parents pour leur soutien, leur confiance et leurs encouragements tout au long de mes études.

Enfin, merci à mon ami et compagnon Daniel pour sa patience, sa connaissance inestimable de Photoshop et ses bons petits plats.

.

## TABLE DES MATIERES

<b>LISTES DES FIGURES</b>	<b>vii</b>
<b>LISTE DES ABREVIATIONS</b>	<b>xv</b>
<b>RESUME</b>	<b>xvi</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
A. <b>Projet de recherche</b>	<b>1</b>
A.1 Problème intellectuel de départ	2
A.2 Questions et hypothèses de recherche	3
A.3 Objectifs et résultats attendus	4
A.4 Originalité et pertinence de la recherche	5
B. <b>Méthodologie de recherche</b>	<b>6</b>
B.1 Secteurs d'étude	6
B.2 Périodes d'étude	10
B.3 Approche et méthode d'analyse	12
B.4 Définition des principaux concepts	12
B.5 Documentation et recherche archivistique	14
B.6 Présentation des résultats	15
<b>CHAPITRE I UN VILLAGE AU PIED DU COTEAU SAINT-PIERRE</b>	<b>16</b>
1.1 <b>Saint-Henri : les origines</b>	<b>17</b>
1.1.1 Les débuts de la colonisation sur l'île de Montréal	17
1.1.2 Un premier établissement au pied du coteau Saint-Pierre	19
1.1.3 Un lent développement du territoire	23

1.2	Un petit village qui gagne en importance	25
1.3	Conclusion	26
<b>CHAPITRE II UN VILLAGE NOMME SAINT-HENRI DES TANNERIES</b>		<b>28</b>
2.1	Un village en pleine expansion	29
2.1.1	Un premier chemin à péage	29
2.1.2	Développement du village	32
2.1.3	La révolution des transports	37
2.1.4	Un monde en mutation	39
2.1.5	La formation de municipalités de banlieue	41
2.1.6	Le village Delisle, zone tampon entre Saint-Henri des Tanneries et Montréal	45
2.2	La ferme Brodie	47
2.3	Un village qui prend de l'expansion	48
2.4	Conclusion	54
<b>CHAPITRE III SAINT-HENRI, UNE CITE PROSPERE</b>		<b>57</b>
3.1	La ville de Saint-Henri	58
3.1.1	La paroisse de Saint-Henri des Tanneries	58
3.1.2	Constitution de la ville	60
3.1.3	L'industrialisation du territoire	62
3.1.4	Jonction des tanneries	68
3.2	Image d'une ville prospère : la Place Saint-Henri	70
3.2.1	Les débuts de la place	70
3.2.2	Le tracé des rues	72
3.2.3	Évolution de la place de 1869 à 1905	75
3.2.4	Les alentours de la place : la rue Notre-Dame	83

<b>3.3</b>	<b>Un square pour l'élite</b>	<b>86</b>
3.3.1	L'ancienne ferme Brodie	86
3.3.2	La Colonial Building and Trust Association	87
3.3.3	La création du square	93
<b>3.4</b>	<b>Du village d'artisans à la cité prospère</b>	<b>102</b>
3.4.1	Prépondérance du vieux village	102
3.4.2	Des Tanneries des Rolland à Saint-Henri, ville industrielle	103
3.4.3	Le pivot de la vie politique, économique et sociale	105
3.4.4	Un square pour les élites et un exemple de patriotisme	111
<b>3.5</b>	<b>Conclusion</b>	<b>116</b>

#### **CHAPITRE IV DE CITE INDEPENDANTE A UN QUARTIER OUVRIER**

<b>MONTREALAIS</b>	<b>118</b>	
<b>4.1</b>	<b>Le quartier Saint-Henri</b>	<b>119</b>
4.1.1	Mouvement d'annexion	119
4.1.2	L'industrialisation se poursuit	122
4.1.3	La crise économique à Saint-Henri	125
<b>4.2</b>	<b>La Place Saint-Henri, toujours aussi dynamique</b>	<b>127</b>
<b>4.3</b>	<b>Le square se démocratise</b>	<b>135</b>
4.3.1	La trame urbaine se complète	135
4.3.2	Industrialisation du square Jacques-Cartier	138
4.3.3	Un nouveau square	141
<b>4.4</b>	<b>Le rameau le plus verdissant de Montréal</b>	<b>145</b>
4.4.1	La Place Saint-Henri, au cœur du quartier	150
4.4.2	Le square Jacques-Cartier n'est plus	154
<b>4.5</b>	<b>Conclusion</b>	<b>159</b>

<b>CHAPITRE V DECLIN ET GRANDS PROJETS URBAINS</b>	161
<b>5.1 Un vieux quartier transformé dans un Montréal moderne</b>	162
5.1.1 Une période de difficultés économiques	162
5.1.2 Le quartier à l'heure des grands projets urbains	163
5.1.3 De nouvelles écoles et de nouveaux services pour le quartier	164
<b>5.2 Une place transfigurée</b>	165
5.2.1 Agrandissement du collège Saint-Henri	166
5.2.2 Une école primaire mixte	168
5.2.3 Place à la polyvalente	170
5.2.4 Prochaine station : Place Saint-Henri	176
<b>5.3 Une volonté de conserver la statue de Jacques Cartier</b>	185
<b>5.4 Un quartier pauvre et taudifié</b>	186
5.4.1 Saint-Henri et le roman <i>Bonheur d'occasion</i>	186
5.4.2 Une époque de revendication	197
5.4.3 L'autoroute Est-Ouest	199
5.4.4 La modernité à l'assaut de la Place Saint-Henri	200
5.4.5 Un parc et son monument menacés	207
<b>5.5 Conclusion</b>	208
<b>CONCLUSION</b>	211
<b>ANNEXE 1 – NOMS DE RUES ANCIENS ET NOMS DE RUES ACTUELS</b>	219
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	221

## LISTES DES FIGURES

Figure I.1 Fin d'après-midi à la Place Saint-Henri	3
Figure I.2 Le square Saint-Henri	3
Figure I.3 Anciennes limites de la ville de Saint-Henri et secteurs d'étude	7
Figure I.4 Secteurs d'étude	8
Figure I.5 Secteur Place Saint-Henri	9
Figure I.6 Secteur square Jacques-Cartier	9
Figure 1.1 Développement de l'île de Montréal, 1744	18
Figure 1.2 Carte synthèse, vers 1778-1781	20
Figure 1.3 Tannery Village, situé le long du Upper Lachine Road	22
Figure 1.4 Propriété des terres au village des Tanneries, 1778	24
Figure 1.5 Carte synthèse, vers 1799	27
Figure 2.1 Des faubourgs se développent à l'extérieur des fortifications de la ville	29
Figure 2.2 L'expansion de Montréal, 1834	30
Figure 2.3 La « barrière » du Lachine Turnpike Road	31
Figure 2.4 Une auberge sur le Upper Lachine Road dans le village des Tanneries	32
Figure 2.5 La chapelle Saint-Henri	33
Figure 2.6 La chapelle Saint-Henri, vers 1840	34
Figure 2.7 Le moulin, 1817 et 1857	34
Figure 2.8 Carte synthèse, 1831	35
Figure 2.9 Évolution et subdivision des terres, 1781 et 1831	36

Figure 2.10 Subdivisions de lots, 1831	37
Figure 2.11 Le village des Tanneries situé le long du Upper Lachine Road au nord du canal de Lachine	38
Figure 2.12 Trois voies de communication : la route, la voie ferrée et le canal	39
Figure 2.13 Tableau comparatif des artisans de Saint-Henri des Tanneries, 1825, 1852 et 1861	40
Figure 2.14 Évolution du territoire urbain de Montréal et des banlieues entre 1845 et 1879	42
Figure 2.15 Carte synthèse du village et des nouveaux développements, 1857	44
Figure 2.16 Carte synthèse du village et des nouveaux développements, vers 1868-1869	44
Figure 2.17 Les industries s'établissent le long du canal entre Saint-Henri des Tanneries et Montréal	45
Figure 2.18 La ferme Brodie et le développement des villages Saint-Henri des Tanneries et Saint-Augustin, 1857	48
Figure 2.19 Le Upper Lachine Road en direction des Tanneries des Rolland, 1839	50
Figure 2.20 Saint-Henri des Tanneries, 1840	51
Figure 2.21 Vue de Montréal et des tanneries depuis la route de Lachine, 1839	51
Figure 2.22 Saint-Henri des Tanneries, vers 1858	52
Figure 2.23 Tanneries des Rolland, 1865	52
Figure 2.24 Le moulin, 1839 et 1840	53
Figure 2.25 Carte synthèse, vers 1868-1869	54
Figure 3.1 Carte synthèse du village et des nouveaux développements, 1868-1869	59
Figure 3.2 Carte synthèse, vers 1868-1869	59
Figure 3.3 Henri II et Cunégonde	61
Figure 3.4 Carte synthèse, 1879	62
Figure 3.5 La vallée du canal de Lachine, vers 1910	63

Figure 3.6 La Williams Manufacturing Co. à Saint-Henri	64
Figure 3.7 Carte synthèse des industries et des manufactures, 1890	65
Figure 3.8 Carte synthèse, 1890	66
Figure 3.9 Vue des usines de Saint-Henri depuis la rive sud du canal de Lachine, 1882	67
Figure 3.10 Carte synthèse des industries et des manufactures, vers 1905	68
Figure 3.11 La Station des Tanneries	69
Figure 3.12 Gare du Grand Tronc à Saint-Henri	69
Figure 3.13 L'église de la paroisse Saint-Henri des Tanneries	71
Figure 3.14 Le couvent de Sainte-Anne	72
Figure 3.15 Premier tronçon de la future rue Saint-Bonaventure	73
Figure 3.16 Tracé prévu de la future rue Saint-Bonaventure	73
Figure 3.17 Le tracé des rues, 1875	74
Figure 3.18 Le tracé des rues, 1879	75
Figure 3.19 Le collège construit en 1877	77
Figure 3.20 L'hôtel de ville	78
Figure 3.21 L'asile de Saint-Henri	79
Figure 3.22 Le bureau de poste et la succursale de la Quebec Bank, avant 1906	80
Figure 3.23 Couvent Sainte-Anne	81
Figure 3.24 Ensemble religieux et éducationnel de la Place Saint-Henri	81
Figure 3.25 Les bâtiments du secteur Place Saint-Henri au tournant du siècle	82
Figure 3.26 Prolongement de la rue Notre-Dame	84
Figure 3.27 Tracé du Upper Lachine Road	84
Figure 3.28 Le poste d'incendie numéro 24, 1901	85
Figure 3.29 Carte synthèse, 1857 et 1868-1869	87

Figure 3.30 Les trois ensembles de maisons construites par la Colonial Building and Trust Association	89
Figure 3.31 Ensemble Metcalfe, 741 à 757, avenue du Couvent	90
Figure 3.32 741 à 757, avenue du Couvent	90
Figure 3.33 Ensemble Saint-Antoine, 3959 à 3979, rue Saint-Antoine	91
Figure 3.34 Ensemble Annie	92
Figure 3.35 Répartition des élites locales, 1890	94
Figure 3.36 Comparaison du square Jacques-Cartier et de la place des Vosges	96
Figure 3.37 La terrasse Guay	97
Figure 3.38 Résidences situées sur l'avenue Laporte	97
Figure 3.39 Résidences situées sur la rue Agnès	97
Figure 3.40 Résidences sur la rue Annie	98
Figure 3.41 Résidences sur l'avenue Metcalfe	98
Figure 3.42 Monument Jacques-Cartier	100
Figure 3.43 La résidence du maire Guay	101
Figure 3.44 Évolution du secteur du square Jacques-Cartier, 1890-1905	101
Figure 3.45 Le conseil municipal de Saint-Henri	105
Figure 3.46 Répartition des institutions publiques et religieuses situées près de la Place Saint-Henri, 1879	106
Figure 3.47 Lots à vendre, à la Côte-Saint-Antoine, vers 1891	109
Figure 3.48 Bénédiction des cloches de l'église Saint-Henri	110
Figure 3.49 Le défilé de la fête nationale à l'angle des rues Saint-Jacques et Notre-Dame	110
Figure 3.50 Carte synthèse des industries et des manufactures, 1890	112
Figure 3.51 Le square dans son environnement, 1905	113
Figure 3.52 Maisons construites par Joseph Jacob en 1890	114

Figure 3.53 Le monument Jacques-Cartier en première page de la revue <i>Le Monde illustré</i> , 1893	115
Figure 4.1 Évolution du territoire de Montréal et des banlieues, 1845 et 1879	121
Figure 4.2 Carte synthèse des industries et des manufactures, vers 1905	123
Figure 4.3 Carte synthèse des industries et des manufactures, 1913	123
Figure 4.4 Carte synthèse, 1913	125
Figure 4.5 Nombre d'employés du secteur manufacturier pour l'ensemble du Québec, 1929 à 1945	127
Figure 4.6 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1908-1913	128
Figure 4.7 La première église Saint-Thomas d'Aquin	129
Figure 4.8 Le presbytère de l'église Saint-Thomas d'Aquin, 1911	129
Figure 4.9 Succursale de la Banque Laurentienne	130
Figure 4.10 La « seconde » église Saint-Thomas d'Aquin	131
Figure 4.11 L'ensemble Saint-Thomas d'Aquin	131
Figure 4.12 Le collège de Saint-Henri, 1927	132
Figure 4.13 Bâtiments démolis pour permettre la construction de la caserne	133
Figure 4.14 Poste d'incendie n° 23	134
Figure 4.15 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1913, 1925 et 1930	134
Figure 4.16 Les bâtiments du secteur Place Saint-Henri en 1931	135
Figure 4.17 Évolution du secteur du square Jacques-Cartier, 1905-1915	136
Figure 4.18 Typologie des habitations construites avant 1904 dans le secteur du square	137
Figure 4.19 Typologie des habitations construites à partir de 1904 dans le secteur du square	137
Figure 4.20 Rue Saint-Antoine à l'angle de l'avenue Laporte	139
Figure 4.21 Ancien emplacement de l'ensemble Annie aujourd'hui démolí	139

Figure 4.22 Implantation des industries dans le secteur nord-est du quartier Saint-Henri, 1913	140
Figure 4.23 Implantation des industries dans le secteur nord-est du quartier Saint-Henri, 1949	140
Figure 4.24 Emplacement des squares du quartier Saint-Henri, 1913	142
Figure 4.25 Habitations typiques autour du square Sir-George-Étienne-Cartier	142
Figure 4.26 Implantation des industries autour du square Sir-George-Étienne-Cartier, 1913	143
Figure 4.27 Agrandissement prévu du square Sir-George-Étienne-Cartier	144
Figure 4.28 Le square Sir-George-Étienne-Cartier, 1921	144
Figure 4.29 Vue à vol d'oiseau de la portion ouest de Montréal	146
Figure 4.30 Première page de l'édition du 13 juillet 1909 du journal <i>La Presse</i>	148
Figure 4.31 Montréal monumental	149
Figure 4.32 Un quartier qu'on cache, un monument qu'on oublie	150
Figure 4.33 Cartes postales ayant pour objet l'église Saint-Henri des tanneries	151
Figure 4.34 Série de cartes postales portant sur la ville de Saint-Henri	151
Figure 4.35 Bâtiments à fonction religieuse et éducative dans le secteur de la Place Saint-Henri, 1931	152
Figure 4.36 Localisation des succursales bancaires dans les quartiers Saint-Henri et Sainte-Cunégonde	153
Figure 4.37 La succursale bancaire construite en 1922 et le bureau de poste	154
Figure 4.38 Industrialisation du square Jacques-Cartier et de ses alentours	155
Figure 4.39 Cartes postales ayant pour objet le monument Jacques-Cartier	157
Figure 5.1 L'échangeur Turcot, 1969	163
Figure 5.2 750-754 et 762-772, rue du Collège, 29 avril 1955	167
Figure 5.3 Jeunes jouant au hockey à l'arrière du collège Saint-Henri, vers 1965	167
Figure 5.4 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1949-1956	168

Figure 5.5 806-818 et 820-824, rue du Collège, 29 avril 1955	169
Figure 5.6 L'école Ludger-Duvernay	170
Figure 5.7 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1956, 1961 et 1969	170
Figure 5.8 Le site de la future polyvalente, 1968	171
Figure 5.9 Démolition de l'église Saint-Henri	172
Figure 5.10 La Place Saint-Henri en 1954, 1969 et 1971	173
Figure 5.11 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1954, 1969 et 1971	174
Figure 5.12 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1971 et 1975	176
Figure 5.13 Les rails de l'ancien Montreal & Lachine Railroad traversant la voie Place Saint-Henri	177
Figure 5.14 Démolition des bâtiments du secteur exproprié sur le côté sud de la rue Saint-Jacques à l'angle de la rue Saint-Ferdinand	177
Figure 5.15 Maquette de la station de métro	179
Figure 5.16 Magasin Georges Alepin situé sur la rue Notre-Dame à l'angle de la voie place Saint-Henri, 1954	179
Figure 5.17 La rue Saint-Jacques fermée à la circulation	181
Figure 5.18 Plan préliminaire de l'aménagement des abords de la station de métro projetée, 1973	182
Figure 5.19 Plan d'occupation du sol des abords de la station de métro Place Saint-Henri, 1984	182
Figure 5.20 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1975-981	183
Figure 5.21 Rue Saint-Jacques en direction ouest à l'angle de la voie place Saint-Henri avant 1977 et en 2006	184
Figure 5.22 Réaménagement du square Jacques-Cartier	185
Figure 5.23 Mobilier urbain au square Jacques-Cartier	186
Figure 5.24 Gabrielle Roy à Saint-Henri, 1945	188
Figure 5.25 Lieux présents dans <i>Bonheur d'occasion</i>	189
Figure 5.26 La maison de Jean Lévesque	190

Figure 5.27 La maison des Lacasse	190
Figure 5.28 Le restaurant de la mère Philibert	191
Figure 5.29 Gabrielle Roy près de la gare Saint-Henri , 1945	192
Figure 5.30 Murale <i>Bonheur d'occasion</i> de la station de métro Place Saint-Henri	196
Figure 5.31 Photographie aérienne du <i>parc du Bonheur-d'occasion</i>	196
Figure 5.32 Circuit <i>Sur les traces de Bonheur d'occasion</i>	196
Figure 5.33 Gîte <i>Bonheur d'occasion</i> au 844-846, rue Agnès	197
Figure 5.34 Extrait d'une publication gouvernementale datant de 2000	197
Figure 5.35 La portion sud de la Place Saint-Henri, 1948	201
Figure 5.36 Démolition de l'ancien collège Saint-Henri	202
Figure 5.37 Le côté sud de la rue Saint-Jacques face de l'église, 1967	203
Figure 5.38 Le sud de la Place Saint-Henri : un stationnement	204
Figure 5.39 La fin d'un clocher	205
Figure 5.40 Circuits de tramways à Saint-Henri, 1910	206
Figure 5.41 Le secteur de la Place Saint-Henri, vers 1980	207

## LISTE DES ABREVIATIONS

<b>BAC</b>	Bibliothèque et Archives Canada
<b>BANQ</b>	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
<b>CECM</b>	Commission des écoles catholiques de Montréal
<b>CSDM</b>	Commission scolaire de Montréal
<b>CUM</b>	Communauté urbaine de Montréal
<b>N.D.</b>	Non daté
<b>SHSH</b>	Société historique de Saint-Henri
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal
<b>UQAM</b>	Université du Québec à Montréal
<b>VDM</b>	Ville de Montréal

## **RESUME**

L'existence de la ville de Saint-Henri fut brève, mais sa croissance fulgurante. Au moment de son annexion à la ville de Montréal, l'ensemble formé par la place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier domine le paysage en tant que pivot de la vie politique, économique, sociale et culturelle. Mais l'importance de cet ensemble s'est amenuisée au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Ces lieux, qui jadis exprimaient l'importance et les aspirations de Saint-Henri, ont perdu aujourd'hui leur signification originelle. Leur personnalité s'est dissoute dans l'image qu'on attribue à l'ensemble du secteur, celle d'un quartier ouvrier montréalais dont la place et le square illustrent la déshérence et l'abandon plutôt que la richesse et l'effervescence d'autrefois.

Les divers projets de rénovation et de revitalisation urbaine menés dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle ne semblent avoir engendré aucune retombée positive réelle sur l'image du quartier et la place qu'il occupe dans l'imaginaire collectif. Pourquoi et comment sommes-nous arrivés à cet état de fait ? L'hypothèse suivante se pose donc : malgré les différents projets de rénovations urbaines réalisés à Saint-Henri, son industrialisation toujours croissante et son annexion à la ville de Montréal ont fait perdre à la Place Saint-Henri et au square Jacques-Cartier leur rôle de pivot et ont simultanément contribué à forger une nouvelle personnalité au quartier qui ne tient pas compte de la mémoire des lieux.

Ce mémoire s'attarde à retracer la morphogenèse et la sémiogenèse de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier de 1686 à 1981 afin d'en dégager une herméneutique de la forme urbaine qui permet de comprendre les causes ayant mené à la transformation d'une partie de la personnalité de Saint-Henri au XX<sup>e</sup> siècle et de restituer dans la mémoire collective l'importance de la Place Saint-Henri, du square Jacques-Cartier et, par extension, du quartier Saint-Henri.

Mots-clés : morphogenèse, sémiogenèse, herméneutique, forme urbaine, représentation, mémoire collective, Saint-Henri.

## INTRODUCTION

### A. Projet de recherche

Le but de cette recherche est de retracer, par une analyse morphogénétique et sémiogénétique, l'histoire de la forme et l'histoire du sens de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier<sup>1</sup>. Ces lieux, qui autrefois dominaient le paysage de Saint-Henri en tant que pivots de la vie politique, économique et sociale, ne sont plus aujourd'hui qu'un pâle reflet de leur importance passée.

Le quartier Saint-Henri à Montréal présente un intérêt particulier par son importance dans l'imaginaire québécois et montréalais. Le roman *Bonheur d'occasion* de Gabrielle Roy publié en 1945 et le film qu'en a tiré Claude Fournier en 1983 ayant nourri cet imaginaire collectif, on attribue généralement à Saint-Henri des images de misère humaine et de pauvreté. Mais Saint-Henri n'est pas simplement, ou uniquement, un quartier ouvrier de Montréal. Cet ancien village de tanneurs, dont l'histoire remonte aussi loin qu'au XVII<sup>e</sup> siècle, a un riche passé, d'un point de vue tant politique qu'économique ou culturel. Les hommes qui se sont succédé à la mairie de la Ville, autrefois l'une des plus importantes de la province en termes de population et d'industries, avaient une vision et des ambitions qu'ils ont concrétisées précisément dans l'aménagement de la Place Saint-Henri et dans la création du square Jacques-Cartier, anciens hauts lieux qui sont désormais réduits à évoquer le dénuement.

---

<sup>1</sup> La dénomination « square Jacques-Cartier » a été modifiée pour celle de « square Saint-Henri » en 1953. Néanmoins, pour des raisons tant pratiques qu'identitaires, la dénomination originale de « square Jacques-Cartier » sera utilisée tout au long de ce document.

Comment et pourquoi sommes-nous alors arrivés aujourd’hui à cet oubli, à cet effacement de la mémoire de Saint-Henri et, du coup, à la méconnaissance des caractéristiques physiques et historiques qui définissent le lieu ? Nous pourrions croire que le quartier a simplement été oublié par les autorités publiques. Or, cette réponse est trop simple, d’autant plus que de multiples opérations de rénovation et de revitalisation urbaine s’y sont déroulées au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Nous devons chercher ailleurs les causes de l’avènement de cette personnalité de *quartier ouvrier miséreux* qui oblitère des pans entiers de son histoire, à la rencontre de notre imaginaire collectif et du caractère physique des lieux.

### A.1 Problème intellectuel de départ

Le problème à la base de notre travail de maîtrise est celui de l’effacement de la mémoire collective, en l’occurrence de l’importance qu’ont eue à une certaine époque la Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier. La prédominance de ces espaces centraux de l’ancienne ville de Saint-Henri, en tant que pivots de la vie politique, économique et sociale, s’est peu à peu amenuisée au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Certes, quelques institutions ont toujours pignon sur rue Place Saint-Henri et chaque nouvelle journée voit défiler son lot de travailleurs, d’étudiants et de passants. Bien entendu, les demeures bourgeoises du square sont encore présentes et il est toujours possible de s’y reposer à l’ombre des grands arbres en admirant le monument Jacques-Cartier. Mais ces lieux, qui autrefois exprimaient l’importance et les aspirations de la ville de Saint-Henri, ont perdu de nos jours leur signification originelle. Leur personnalité s’est dissoute dans l’image qu’on attribue aujourd’hui à l’ensemble du secteur, celle de quartier ouvrier montréalais dont la place et le square illustrent plutôt la déshérence et l’abandon que la richesse et l’effervescence d’autrefois.



Figure I.1 Fin d'après-midi à la Place Saint-Henri  
La Place Saint-Henri est rapidement traversée et rapidement oubliée.  
(Source : Catherine Séguin, 2006.)



Figure I.2 Le square Saint-Henri  
Les demeures bourgeoises du square sont toujours présentes, mais le parc est désespérément vide  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

## A.2 Questions et hypothèses de recherche

La Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier étaient autrefois les pivots de la vie politique, économique et sociale de la ville. L'industrialisation de plus en plus importante de Saint-Henri et l'annexion de la ville à Montréal se sont accompagnées de profondes mutations qui ont mené au déclin de la place et du square au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Les projets de rénovation et de revitalisation urbaine ne semblent avoir engendré aucune retombée positive réelle, ni sur l'image du quartier et de ces lieux, ni sur la place que ceux-ci occupent dans l'imaginaire collectif. Pourquoi ? Et comment comprendre et *re-connaître* ces lieux aujourd'hui ?

En lien avec notre questionnement, l'hypothèse de recherche s'articule de la façon suivante :

Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier sont les pivots de la vie politique, économique et sociale de Saint-Henri.

L'industrialisation de Saint-Henri et son annexion à Montréal s'accompagnent de profondes mutations dans la vie politique, économique et sociale du quartier. Les différents projets de rénovation urbaine réalisés dans le quartier n'ont pu renverser le processus.

Par conséquent, malgré les différents projets de rénovation urbaine réalisés à Saint-Henri au cours du XX<sup>e</sup> siècle, l'industrialisation et l'annexion de la municipalité à la ville de Montréal ont fait perdre à la Place Saint-Henri et au square Jacques-Cartier leur rôle de pivot de la vie politique, économique et sociale et simultanément ont contribué à forger, au quartier, une nouvelle personnalité qui ne tient pas compte de la mémoire antérieure des lieux.

### A.3 Objectifs et résultats attendus

Notre recherche vise deux principaux objectifs. Dans un premier temps, nous cherchons à identifier et à comprendre les causes et les événements qui ont mené à la transformation et à l'annihilation d'une partie importante de la personnalité et de l'identité de Saint-Henri au fil du XX<sup>e</sup> siècle. Dans un deuxième temps, nous voulons connaître la personnalité réelle du quartier et la révéler, pour ensuite restituer dans la mémoire collective la position de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier et, par extension, du quartier Saint-Henri.

#### A.4 Originalité et pertinence de la recherche

En lien avec l'ensemble de la documentation que nous avons consultée, nous devons souligner certains faits importants :

- Tout d'abord, la majorité des chercheurs qui ont étudié la croissance de Montréal au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècles se sont positionnés selon l'angle de la métropole ; peu d'entre eux ont analysé le problème en fonction des villes et des villages annexés. Le passé et la personnalité de ces anciennes municipalités, aujourd'hui quartiers ou arrondissements de la ville-centre, se confondent et se perdent avec ceux de Montréal.
- Ensuite, la recherche portant sur l'industrialisation de Montréal aborde la question selon deux principaux points de vue. Le premier est avant tout d'ordre sociologique et a pour objet de recherche les ouvriers, soit leurs conditions de vie et de travail, ainsi que l'exode de la population rurale vers la grande ville. Le second est d'ordre économique et s'intéresse au rôle des transports, notamment par le biais du chemin de fer et du canal de Lachine, dans la définition de Montréal en tant que métropole économique du Canada. Rares sont les auteurs qui se sont intéressés aux impacts de l'industrialisation sur la forme urbaine de Montréal.
- Enfin, malgré le fait que de plus en plus de recherches portent sur la représentation et la personnalité des villes, très peu ont pour sujet Montréal et aucune Saint-Henri. Notons, à cet effet, que les ouvrages portant sur Saint-Henri se limitent généralement à relater des faits historiques ou à dresser un portrait de la population ouvrière.

En vertu de ces divers éléments et dans le contexte actuel où la Ville de Montréal considère le square Jacques-Cartier comme « site du patrimoine potentiel »<sup>2</sup> et où le quartier Saint-Henri connaît d'importantes transformations, nous sommes convaincu·e·s de la pertinence de cette recherche qui permettra de connaître et de comprendre l'évolution de l'image associée à Saint-Henri et aux secteurs de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier.

## B. Méthodologie de recherche

### B.1 Secteurs d'étude

Dans son plan d'urbanisme de 2004, la Ville de Montréal envisage de créer dix-neuf nouveaux sites du patrimoine. Nous nous intéressons particulièrement à l'un d'eux : le square Jacques-Cartier, aujourd'hui dénommé square Saint-Henri. Crée expressément pour les élites locales, le square est aujourd'hui tombé dans une certaine indifférence, malgré un cadre bâti de qualité qui est demeuré relativement intact au fil des ans.

On ne peut étudier le secteur du square Jacques-Cartier créé par et pour les élites locales sans également étudier la Place Saint-Henri, cœur politique, économique et social de l'ancienne municipalité. À l'époque où Saint-Henri était toujours une ville indépendante, ces deux espaces étaient intimement reliés ; il est par conséquent essentiel de les étudier conjointement même si cette interrelation n'est plus visible au premier abord.

---

<sup>2</sup> VdM, 2005, p. 34, 93.

Les limites du quartier Saint-Henri ont été modifiées à plusieurs reprises au cours des années. Aujourd’hui, il couvre approximativement<sup>3</sup> le même territoire que la ville de Saint-Henri avant son annexion à Montréal. Il est délimité au nord par l’autoroute Ville-Marie, au sud par le canal de Lachine, à l’est par l’avenue Atwater et à l’ouest par l’échangeur Turcot. Toutefois, pour les besoins de cette recherche, le terme « quartier Saint-Henri » renvoie aux limites de l’ancienne municipalité, c'est-à-dire l’autoroute Ville-Marie au nord, le canal de Lachine au sud, l’avenue Atwater à l’ouest, ainsi que la rue Saint-Rémi et le chemin de la Côte-Saint-Paul à l’ouest. Nous avons choisi deux secteurs d’étude à l’intérieur de ces limites, soit la Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier, respectivement circonscrits en violet et en vert sur les figures I.3 et I.4.



Figure I.3 Anciennes limites de la ville de Saint-Henri et secteurs d'étude  
(Source : VdM. *Navigateur urbain*. 2002. En ligne.)

---

<sup>3</sup> En effet, le quartier comprend une portion de Ville-Émard ainsi qu'une portion de la ville de Notre-Dame-de Grâce.



Figure I.4 Secteurs d'étude  
(Source : VdM. *Navigateur urbain*. 2002. En ligne.)

Le secteur Place Saint-Henri est délimité au nord par la rue Saint-Antoine, au sud par l'ancien tracé du chemin de fer Montreal & Lachine Railroad, à l'est par la rue du Couvent et à l'ouest par la rue Saint-Ferdinand. Ce territoire s'étend plus au nord que l'endroit communément appelé « Place Saint-Henri ». Cette appellation fait généralement référence à une zone délimitée par les lots bordant la rue Saint-Jacques et la voie place Saint-Henri<sup>4</sup> au nord du tracé de l'ancien chemin de fer, entre les rues du Couvent et Saint-Ferdinand, ce qui correspond au tiers inférieur de notre secteur d'étude. Cependant, puisque l'évolution de la portion nord de l'îlot suit l'évolution de la portion sud, nous avons décidé d'inclure l'ensemble de l'îlot situé au nord de la rue Saint-Jacques.

---

<sup>4</sup> Il existe une voie de circulation qui porte le nom de « place Saint-Henri ». Il s'agit en fait d'un tronçon de l'ancien Upper Lachine Road reliant les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. À partir de ce point et pour l'ensemble du texte nous utiliserons l'expression « voie place Saint-Henri » pour la désigner.

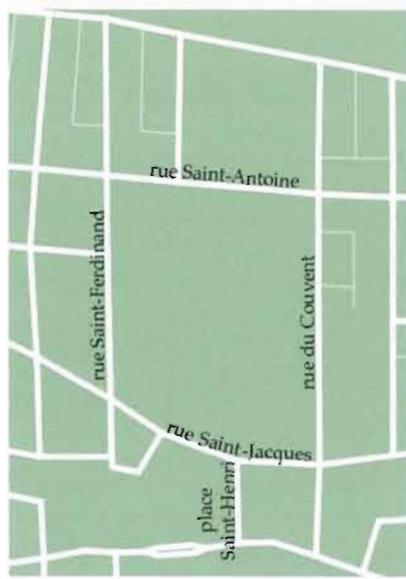


Figure I.5 Secteur Place Saint-Henri  
(Source : VdM. *Navigateur urbain*. 2002. En ligne.)

Le secteur square Jacques-Cartier est délimité au nord par la rue de Richelieu, au sud par la rue Saint-Jacques, à l'est par la rue Irène et à l'ouest par la rue du Couvent. Il comprend également les rues Agnès et l'avenue Laporte.

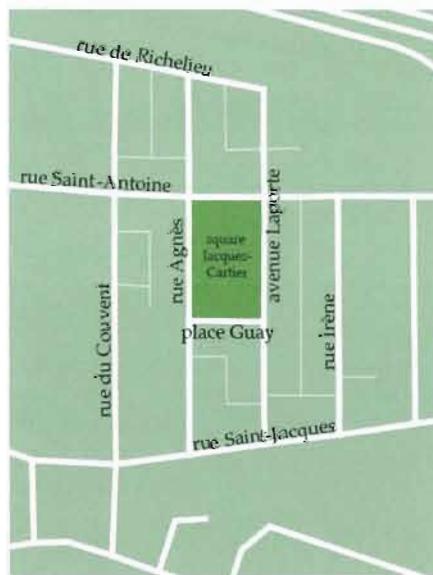


Figure I.6 Secteur square Jacques-Cartier  
(Source : VdM. *Navigateur urbain*. 2002. En ligne.)

## B.2 Périodes d'étude

La présente étude couvre une durée d'environ trois siècles, soit de l'établissement des premiers Européens dans ce secteur de l'île de Montréal en 1686 jusqu'en 1981. Notre mémoire se divise en cinq chapitres, chacun représentant une période distincte de l'évolution du territoire de Saint-Henri, des secteurs d'étude et de l'image qui leur est associée. Nous avons déterminé le début de chaque période en fonction de changements politiques ou administratifs significatifs ou d'événements qui ont eu des impacts majeurs sur l'évolution physique des secteurs d'étude.

- 1<sup>re</sup> période, de 1686 à 1804. L'établissement de la première tannerie en 1686 marque le début de la première période. Nous avons décidé d'amorcer notre analyse à cette date parce que nous croyons que l'emplacement de ce premier établissement a influencé le développement du territoire de l'ancienne ville de Saint-Henri. Tout au long de cette période, le village évolue lentement, isolé de la grande ville, mais les assises qui orienteront le développement de Saint-Henri et des secteurs d'études sont déjà posées au tournant du siècle.
- 2<sup>e</sup> période, de 1805 à 1866. La reconnaissance du Upper Lachine Road en tant que principale route reliant Montréal à Lachine marque le début de la seconde période. Cette période est caractérisée par d'importants changements dans le secteur des transports et par la consécration d'un « corridor » terrestre, nautique et ferroviaire traversant Saint-Henri. Elle se distingue aussi par une accélération du développement du territoire, une augmentation de la population et un changement dans les modes de production. Deux pôles d'attraction se développent, parmi lesquels figure la future Place Saint-Henri.
- 3<sup>e</sup> période, de 1867 à 1905. La troisième période commence avec l'érection de la paroisse Saint-Henri des Tanneries. Deux facteurs motivent notre choix de faire coïncider le début de cette période avec la création de la paroisse en 1867 plutôt

qu'avec la fondation de la ville de Saint-Henri en 1875. Tout d'abord, la fondation de la paroisse signifie le début d'une certaine autonomie administrative par rapport à la paroisse de Montréal. Ensuite, les décisions qui orienteront le développement de la Place Saint-Henri, et par ricochet celui du square Jacques-Cartier, sont prises dans les années suivant la fondation de la paroisse, avant même la création de la municipalité. Cette période correspond à l'âge d'or de Saint-Henri et des secteurs d'étude.

- 4<sup>e</sup> période, de 1906 à 1945. L'annexion de la ville de Saint-Henri à Montréal marque le début de la quatrième période. Saint-Henri devient un quartier et perd donc son indépendance administrative et politique par rapport à la métropole du Canada. La période est marquée par deux guerres et plusieurs crises économiques qui touchent durement le quartier. Celui-ci conserve néanmoins une importance capitale en matière de production industrielle à l'échelle de la grande région de Montréal. Cette période est charnière et l'image du quartier change radialement. Les secteurs d'études ne suivent pas la même évolution : l'un décline tandis que l'autre demeure le principal haut lieu de Saint-Henri.
- 5<sup>e</sup> période, de 1946 à 1981. La cinquième période débute après la Seconde Guerre mondiale. Les années d'après-guerre sont marquées par de nouveaux modèles économiques, une restructuration des espaces urbains et des mouvements sociaux qui ont d'importantes répercussions sur le quartier. Dans un premier temps, les modes de transport modernes et les nouvelles méthodes de production entraînent le départ et la fermeture d'usines, mouvement qui s'accentue après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent. Parallèlement, on assiste au départ d'une partie de la population vers la banlieue et à la transformation radicale de la Place Saint-Henri, transformation qui s'étendra de 1955 à 1981, date à laquelle notre étude se termine.

### B.3 Approche et méthode d'analyse

Notre recherche suit une approche historico-interprétative. Groat et Wang définissent cette approche « *as investigations into social phenomena within complex contexts, with a view toward explaining those phenomena in narrative form and in holistic fashion* »<sup>5</sup>. Ce type de recherche nous permettra de trouver et de comprendre le sens d'événements passés grâce à l'apport d'une variété de sources allant du cadre bâti existant aux archives de provenances diverses.

Afin d'établir la preuve de notre hypothèse, notre analyse repose sur une herméneutique de la forme urbaine et s'inspire des travaux de Lucie K. Morisset, notamment ceux portant sur le quartier Saint-Roch à Québec<sup>6</sup> et sur le quartier Arvida dans l'arrondissement de Jonquière à ville de Saguenay<sup>7</sup>.

Selon Lucie K. Morisset, l'herméneutique est basée sur une interprétation des phénomènes du discours, ici les éléments de la forme urbaine, considérés comme des signes. Ces signes sont lus à travers une étude morphogénétique et une étude sémiogénétique de la ville, toutes deux allant à la rencontre du sens découlant de la représentation<sup>8</sup>.

### B.4 Définition des principaux concepts

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, l'herméneutique est une « théorie de l'interprétation des signes comme éléments symboliques d'une culture »<sup>9</sup>. La

<sup>5</sup> Linda Groat et David Wand, 2002, p. 136.

<sup>6</sup> Lucie K. Morisset, 2001, 286 pages.

<sup>7</sup> Lucie K. Morisset, 1998, 251 pages.

<sup>8</sup> Lucie K. Morisset, 2006.

<sup>9</sup> Patrice Maubourguet (dir.), 1997, p. 511.

morphogénèse et la sémiogenèse de la ville permettent de saisir le sens de ces signes. La morphologie s'intéresse à la structure externe et à la portion sensible de la configuration physique des êtres et des formes. La morphogénèse pose l'idée d'une genèse de la morphologie. C'est une « modalité d'apparition et d'évolution des agglomérations, vue sous l'angle de la forme »<sup>10</sup>. Pour Lucie K. Morisset, il s'agit d'une « interprétation de cette configuration dans le temps, en assumant que chacun de ces 'morphes' est un signe »<sup>11</sup> et, par conséquent, porteur de sens. Dans cette optique, la construction de l'église de Saint-Henri des Tanneries et l'aménagement du square Jacques-Cartier révèlent les intentions des autorités religieuses et civiques de l'époque.

Comme son nom l'indique, la sémiogenèse est la genèse des signes. Les signes sont des « objets matériels simples (figure, geste, couleur, etc.) qui, par rapport naturel ou par convention, sont pris dans un contexte donné, pour tenir lieu d'une réalité complexe ou d'une idée »<sup>12</sup>. D'après Lucie K. Morisset, isolés ou en un ensemble intelligible, les signes forment, par l'intermédiaire de nos sens, un « sens » qui, une fois mis dans un contexte donné, révèle une signification<sup>13</sup>. Ainsi, la démolition d'une partie de la Place Saint-Henri nous révèle la volonté de rompre avec un passé vu comme négatif pour le quartier.

Enfin, la forme urbaine est « la configuration formelle et [la] structure de l'espace urbain, l'ensemble des liens spatiaux et fonctionnels organisant entre eux les édifices, aménagement urbain, etc. »<sup>14</sup>. C'est également le cadre bâti de la ville ou d'un

<sup>10</sup> Bernard Gauthiez, 2003, p. 220.

<sup>11</sup> Lucie K. Morisset, 2006.

<sup>12</sup> A. Rey et J. Rey-Debove (dir.), 1991, p. 1814.

<sup>13</sup> Lucie K. Morisset, 2006.

<sup>14</sup> Bernard Gauthiez, 2003, p. 110.

ensemble urbain auquel on ajoute les signes et dont découle une signification<sup>15</sup>. Appliqué au quartier Saint-Henri, le modèle d'analyse de la morphogène et de la sémiogenèse s'articule en cinq grandes périodes, celles que nous avons décrites ci-dessus.

### B.5 Documentation et recherche archivistique

Deux types de sources documentaires sont nécessaires pour couvrir les quatre dimensions dont tient compte une herméneutique de la forme urbaine. Le premier type se compose de documents graphiques, soit de cartes anciennes, de plans de lotissement, de plans d'assurance-incendie, d'orthophotos et de photographies, de cartes postales, de films, de documentaires visuels et autres types de représentation graphique. Enfin, les sources écrites constituent le second type ; elles sont diverses, mais assez dispersées. Il s'agit essentiellement des journaux, des annuaires Lovell, des procès-verbaux et des règlements municipaux des villes de Saint-Henri et de Montréal, des archives de différentes congrégations religieuses, des livres dont une partie de l'action se déroule à Saint-Henri, ainsi que des récits de vie de personnes ayant habité ou habitant toujours dans le quartier. Enfin, outre ces sources documentaires, nous aurons recours au cadre bâti pour mener à bien notre recherche. Par cadre bâti, nous entendons, évidemment, les bâtiments de nature résidentielle, commerciale ou institutionnelle mais également les lots et la trame urbaine résultant du lotissement.

---

<sup>15</sup> Lucie K. Morisset, 2006.

## B.6 Présentation des résultats

Les résultats de la recherche et de l'analyse sont présentés selon un plan bien défini, chaque chapitre représentant une période. Ainsi, le premier chapitre présente la période s'étendant de 1686 à 1804, le deuxième couvre les années 1805 à 1866, et ainsi de suite jusqu'au cinquième chapitre qui traite de la période débutant en 1946 et se terminant en 1981. Chaque chapitre est structuré de façon à simplifier la compréhension du texte : la première partie expose le contexte et l'évolution globale du territoire de Saint-Henri, la deuxième dresse la genèse de la forme urbaine des deux secteurs à l'étude et la troisième met en lumière les significations rattachées à ces lieux, à partir des représentations qui les ont véhiculées.

## **CHAPITRE I**

### **UN VILLAGE AU PIED DU COTEAU SAINT-PIERRE**

Là où se dressent aujourd’hui la polyvalente Saint-Henri et la statue de Jacques Cartier se trouvait autrefois une savane<sup>16</sup> qui s’étendait jusqu’à la falaise Saint-Jacques. Les premiers qui s’installent, une peu à l’ouest, n’y restent guère que quelques années. Mais d’autres s’y établissent. Puis d’autres encore. Des gens qui cultivent la terre mais aussi, et surtout, des artisans qui travaillent les peaux et le cuir : des tanneurs, des cordonniers, des selliers. Le village s’étire le long du Upper Lachine Road, principale voie de communication entre Montréal et Lachine, porte d’entrée du continent nord-américain. Les terres des sœurs hospitalières de Saint-Joseph restreignent le développement vers l’est, là où se trouvent aujourd’hui la Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier.

---

<sup>16</sup> Claire Poitras et Harold Bérubé, 2004, p. 9.

## 1.1 Saint-Henri : les origines

### 1.1.1 Les débuts de la colonisation sur l'île de Montréal

Dès les débuts de la colonie, la position géographique de Ville-Marie<sup>17</sup>, en aval des rapides de Lachine, contribue à la fortune de la ville, en faisant de celle-ci un lieu d'entreposage, de distribution et de transit qui établit le lien entre la mer et l'intérieur du continent. Selon Louise Dechêne, « [l']île de Montréal est au carrefour des routes d'eau »<sup>18</sup> et le fleuve Saint-Laurent est la voie normale vers l'Atlantique. Par conséquent, « Montréal n'est pas une simple escale avantageusement située, mais un point de transbordement, la dernière limite de la navigation sans portage<sup>19</sup>. »

Cette particularité géographique influence non seulement la croissance et le développement de Ville-Marie, mais également le développement des espaces environnants. Les retombées sont particulièrement importantes pour le territoire s'étendant à l'ouest de la ville, sur la pointe sud de l'île de Montréal, ce secteur que l'on nomme aujourd'hui Le Sud-Ouest<sup>20</sup>. En effet, selon Claire Poitras et Harold Bérubé, la présence des rapides rendant impossible le passage des navires, les premiers efforts d'aménagement de cette portion du territoire ont des visées, non pas de colonisation, mais de transport<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> Ville-Marie est fondée en 1642 au pied des rapides de Lachine par Paul de Chomedey de Maisonneuve. En 1663, l'administration de la seigneurie passe aux mains des sieurs de Saint-Sulpice.

<sup>18</sup> Louise Dechêne, 1974, p. 127.

<sup>19</sup> Louise Dechêne, 1974, p. 128.

<sup>20</sup> L'arrondissement Le Sud-Ouest regroupe des quartiers qui se sont développés à l'extérieur des fortifications de la ville, ainsi que les anciens villages, villes ou cités annexés à Montréal au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, soit Saint-Gabriel (Pointe-Saint-Charles), Saint-Henri, Sainte-Cunégonde, Côte-Saint-Paul et Ville-Émard.

<sup>21</sup> Claire Poitras et Harold Bérubé, 2004, p. 9.

Très tôt, les sulpiciens tentent d'aménager un canal. Cependant les attaques iroquoises à Lachine puis le manque de fonds ont raison de l'entreprise. Selon Pauline Desjardins, certaines portions du « canal des sulpiciens<sup>22</sup> » sont utilisées pendant un temps, mais celui-ci ne sera jamais navigable sur toute sa longueur<sup>23</sup>. Faute de mieux, les marchandises sont transportées par la route entre Ville-Marie et Lachine, quai d'embarquement des marchandises pour l'intérieur du pays. À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, deux chemins permettent de contourner les rapides de Lachine : le Lower Lachine Road, dont le tracé suit essentiellement la rive du fleuve, et le Upper Lachine Road, qui longe la rive nord de la rivière Saint-Pierre. C'est près de cette dernière route qu'est construite la première tannerie. N'eût été du Upper Lachine Road, il n'y aurait sûrement pas eu de ville de Saint-Henri, de Place Saint-Henri ni de square Jacques-Cartier. À tout le moins, pas tels que nous les connaissons.



Figure 1.1 Développement de l'île de Montréal, 1744

La flèche rouge indique l'emplacement approximatif de la première tannerie. La transposition des informations d'une carte anonyme de 1830 sur cette carte permet de localiser cet emplacement au nord-ouest de la subdivision de la petite rivière Saint-Pierre et de la rivière Saint-Pierre.

(Source : Jacques Nicolas Bellin, 1744, détail.)

<sup>22</sup> Nous faisons ici principalement référence aux efforts de canalisation de la rivière Saint-Pierre.

<sup>23</sup> Pauline Desjardins, 1999, p. 78.

### 1.1.2 Un premier établissement au pied du coteau Saint-Pierre

L'histoire de Saint-Henri commence en 1686 alors que Jean Mouchère, Jean Dedieu et André David obtiennent une concession de six arpents de terres à l'ouest de Ville-Marie<sup>24</sup>. Selon Jocelyne Perrier, ils y font construire un bâtiment, apparemment une tannerie, et un moulin à tan. Les historiens ne s'entendent pas sur l'emplacement exact de cette première tannerie. Ainsi, selon Joanne Burgess, « *a tannery was probably first built at the foot of the coteau de la rivière Saint-Pierre* »<sup>25</sup>, alors que Jocelyne Perrier, pour sa part, indique que cette concession se trouve « dans le quartier Saint-Joseph, sur la rivière Saint-Pierre »<sup>26</sup>. Toutefois, au sujet du « quartier Saint-Joseph », Joanne Burgess souligne que le recensement de Jacques Viger de 1825 identifie neuf divisions, ou districts des campagnes, formant la paroisse de Montréal. Celle qui nous intéresse, la division des tanneries,

*contained a portion of the Coteau Saint-Pierre, the village of Saint-Henri, and the quartier de Saint-Joseph, which refers not to Saint-Joseph suburb but to the fief of the same name which was located between Saint-Henri and the city of Montreal along the Upper Lachine Road*<sup>27</sup>.

Y aurait-il eu confusion entre le quartier et le fief Saint-Joseph ? Toujours est-il que la terre et les bâtiments, dont un moulin à tan, sont vendus en juin 1691 au tanneur Jacques Baillet et à son associé. Au fil des associations, des achats et des reventes, la propriété est finalement acquise en totalité en août 1699 par Charles Delaunay<sup>28</sup>. Ce dernier prend pour apprenti Gabriel Rolland dit Lenoir en 1707, puis en fait son associé en 1713<sup>29</sup>. L'année suivante, Rolland dit Lenoir épouse Marie-Josephe

<sup>24</sup> Jocelyne Perrier, 2002, p. 11.

<sup>25</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 370.

<sup>26</sup> Jocelyne Perrier, 2002, p. 11.

<sup>27</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 349.

<sup>28</sup> Delaunay peut également s'écrire De Launay et Delonnais.

<sup>29</sup> Jocelyne Perrier, 2002, p. 14.

Delaunay, la fille de son associé<sup>30</sup>. D'après les renseignements fournis par Joanne Burgess<sup>31</sup>, les Lenoir dit Rolland sont propriétaires, vers 1780, de terres situées au nord du Upper Lachine Road, immédiatement à l'ouest de la grande propriété des Delaunay (fig. 1.2<sup>32</sup>). Ces renseignements nous permettent de croire que la première tannerie se trouvait probablement à proximité de l'actuelle église Sainte-Élisabeth du Portugal, à l'endroit même où sera érigée la chapelle Saint-Henri dont nous parlerons au point 2.1.2.

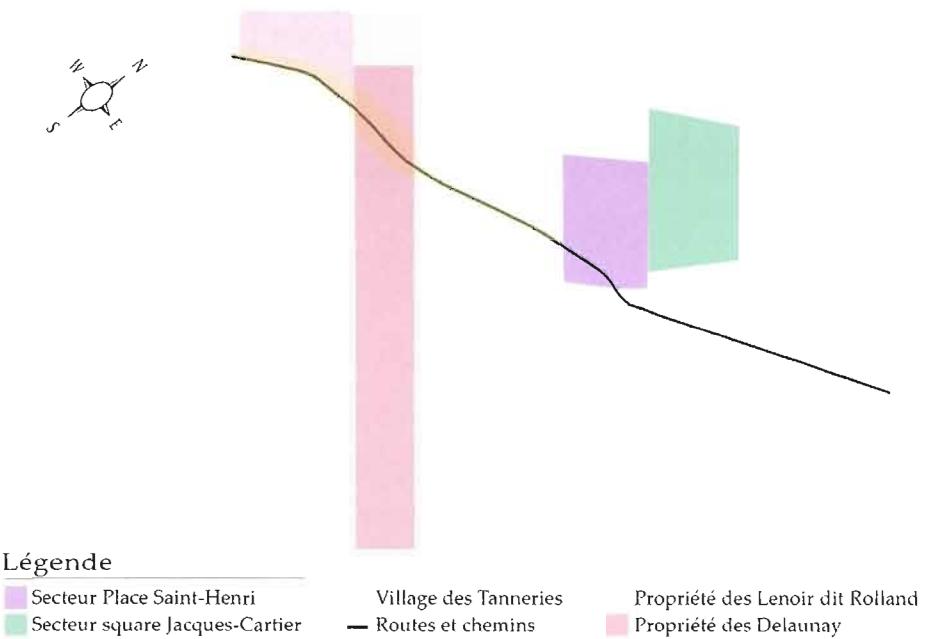


Figure 1.2 Carte synthèse, vers 1778-1781  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Joanne Burgess, 1987, p. 359, 363-365.)

<sup>30</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 371.

<sup>31</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 359, 365-366, 372-373.

<sup>32</sup> Veuillez noter que sur toutes les cartes et photographies aériennes présentées dans ce document, le secteur Place Saint-Henri est représenté par une zone violette et le secteur square Jacques-Cartier par une zone verte.

Selon Joanne Burgess, les caractéristiques du site choisi pour l'établissement de la première tannerie ont déterminé en grande partie non seulement la naissance du village, mais également son développement<sup>33</sup>. Trois principaux facteurs peuvent expliquer le choix de cet emplacement. Tout d'abord, la présence de plusieurs ruisseaux. Étant donné l'importance capitale que revêt l'eau dans le processus de tannage des peaux, la proximité d'une source d'eau est en effet indispensable. Ensuite, un certain éloignement de la ville est imposé par un édit royal stipulant que les tanneries, tout comme les abattoirs, doivent s'établir en périphérie des villes et des villages pour des raisons d'hygiène et d'odeurs nauséabondes. Enfin, il est à proximité du Upper Lachine Road<sup>34</sup>, chemin emprunté par les voyageurs – commerçants, coureurs des bois, etc. – désirant contourner les rapides de Lachine. Si, dans un premier temps, l'eau est le facteur qui a le plus d'influence sur le développement du hameau, son importance diminuera au profit des deux autres facteurs. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne la proximité du Upper Lachine Road, comme l'explique Joanne Burgess :

*The village of Saint-Henri grew up along a particularly well-travelled road. Until the completion of the Lachine Canal, all goods traveling up the Saint Lawrence from Montréal were shipped from Lachine. Two roads linked Lachine to Montréal: the first followed the shoreline of the Saint Lawrence while the second cut inland along the base of Coteau Saint-Pierre. Saint-Henri stood about a third of the way between Montréal and Lachine, along this second, preferred, road<sup>35</sup>.*

<sup>33</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 353.

<sup>34</sup> Également nommée la côte Saint-Pierre. La partie située à l'est de la voie place Saint-Henri est aujourd'hui la rue Notre-Dame et la partie à l'ouest, la rue Saint-Jacques. Voir à ce sujet la figure 3.26.

<sup>35</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 353-354.

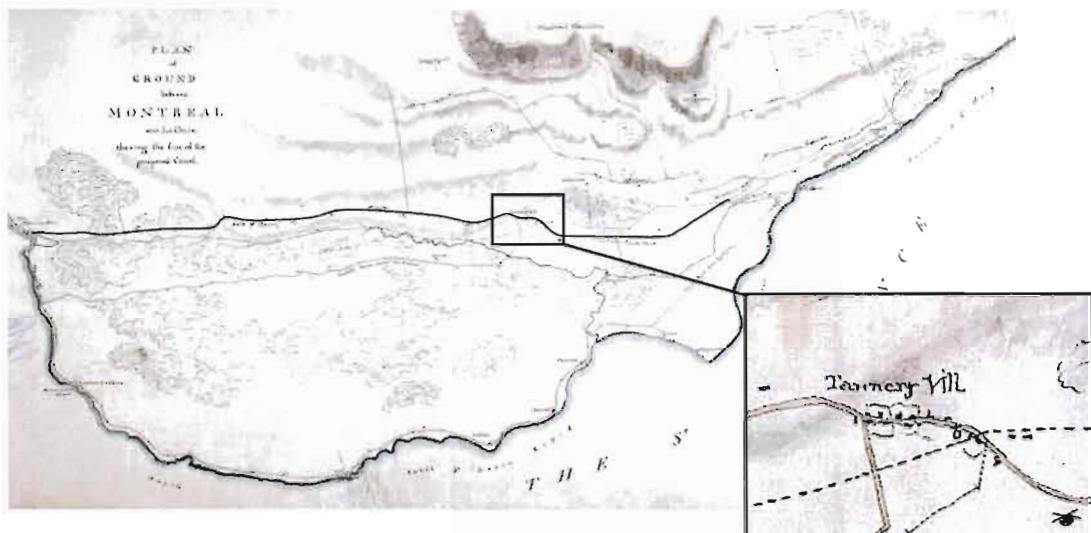


Figure 1.3 Tannery Village, situé le long du Upper Lachine Road  
(Source : Samuel Romilly, 1817.)

Selon Louise Dechêne, le tannage des peaux est l'un des rares métiers viables à cette époque à Montréal<sup>36</sup>. L'abondance des peaux et les nombreux artisans dépendants du travail du tanneur, notamment les cordonniers et les selliers, favorisent l'essor de tanneries, même si,

*[t]anning, the process of transforming the hides of a variety of animals into leather, was the most capital-intensive of all the leather crafts. It required significant investments in equipment and raw materials; furthermore, a considerable period had to elapse between the beginning of the production process and the emergence of a saleable product<sup>37</sup>.*

Rappelons que, selon Jocelyne Perrier, Charles Delaunay acquiert une partie de la terre et de la tannerie, puis leur totalité en 1699<sup>38</sup>. Selon cette auteure, le marchand de cuir et tanneur est alors propriétaire de la seule tannerie de Montréal. En 1706, il embauche Gabriel Lenoir dit Rolland à titre d'apprenti et en fait son associé six ans

<sup>36</sup> Louise Dechêne, 1974, p. 394.

<sup>37</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 152.

<sup>38</sup> Jocelyne Perrier, 2002, p. 13.

plus tard. Lenoir dit Rolland épouse l'année suivante la fille de Charles Delaunay. Dans ses travaux portant sur les artisans du cuir de Montréal<sup>39</sup>, Joanne Burgess fait voir l'importance des liens familiaux et interfamiliaux dans le développement économique et démographique du village des Tanneries. C'est particulièrement vrai dans le cas de Gabriel Lenoir dit Rolland, dont elle écrit que « *[m]any of his sons established their own tanneries and so began a veritable craft dynasty*<sup>40</sup>. » Le rôle et l'importance de cette famille sont tels que le patronyme « Rolland » sera associé au village<sup>41</sup> pendant plus d'une centaine d'années.

### 1.1.3 Un lent développement du territoire

Le développement du hameau et du secteur environnant se fait lentement. Ainsi, après presque un siècle d'occupation humaine, soit de 1685 à 1781, moins d'une centaine<sup>42</sup> de résidants sont établis au village. Tout au long de cette période, l'activité principale demeure le tannage des peaux, d'où les diverses dénominations attribuées à l'endroit : les Tanneries au pied du coteau Saint-Pierre, le village des Tanneries et les Tanneries des Rolland. Les données du recensement de 1781<sup>43</sup> démontrent l'importance du tannage dans l'économie du village et la prédominance de la famille Lenoir dit Rolland. Ainsi, au moment du recensement, on dénombre une douzaine de maisons, dont huit avec tannerie parmi lesquelles six<sup>44</sup> appartiennent aux fils et

<sup>39</sup> Burgess, Joanne, 1986, 725 pages.

<sup>40</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 371.

<sup>41</sup> Nous faisons ici référence à la dénomination Tanneries des Rolland.

<sup>42</sup> Nous utilisons pour ce calcul un coefficient de multiplication mis de l'avant par Louise Dechêne (1973, p. 164). Notons toutefois que ce coefficient s'applique à Ville-Marie et que l'auteure précise dans son article qu'il s'agit d'un coefficient maximal probablement trop élevé pour la période.

<sup>43</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 372-373.

<sup>44</sup> Les deux autres sont la propriété de Charles Turcot et de Louis Delaunay.

petits-fils de Gabriel Lenoir dit Rolland. C'est dire que le clan Lenoir dit Rolland détient la moitié des habitations du petit village et trois tanneries sur quatre.

Outre l'éloignement de Montréal, Joanne Burgess<sup>45</sup> argue que la propriété des terres est l'une des raisons permettant d'expliquer le faible développement du territoire. En effet, la majeure partie des terres du secteur appartient aux sœurs grises et aux sœurs hospitalières de Saint-Joseph<sup>46</sup>, soit respectivement les secteurs numérotés 2 et 4 sur la figure 1.4. De façon générale, les sœurs conservent une grande part de leurs terres pour leurs propres besoins. Les revenus qu'elles en retirent servent à financer leur institution, respectivement l'Hôpital général et l'Hôtel-Dieu. En 1781, seulement une quinzaine de lots<sup>47</sup> du fief des sœurs hospitalières sont cédés, tous répartis de part et d'autre du Upper Lachine Road<sup>48</sup>.

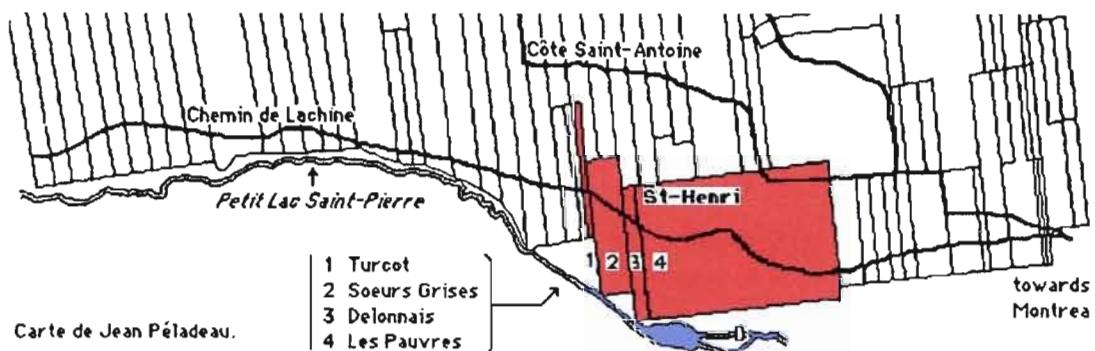


Figure 1.4 Propriété des terres au village des Tanneries, 1778  
(Source : Jean Péladeau, [The Western Portion of the Parish of Montreal] détail, 1778, tiré de Joanne Burgess, 1987, p. 359.)

<sup>45</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 359.

<sup>46</sup> Nommées « Les Pauvres » sur la figure 1.4.

<sup>47</sup> Voir également la figure 2.9.

<sup>48</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 361.

Malgré ce développement plutôt lent, le village se porte bien, notamment en raison des différents avantages que lui procure son emplacement. Joanne Burgess écrit par ailleurs, à propos du développement de Saint-Henri et de Côte-des-Neiges :

*both villages shared three traits which undoubtedly favoured their rise as centres for the production of leather and leather goods. Both were blessed with abundant water resources, were located in close proximity to Montréal whose markets were the emerging commercial mecca of both Lower and Upper Canada, and were also situated on well-travelled roads linking Montréal to its more distant hinterland<sup>49</sup>.*

## 1.2 Un petit village qui gagne en importance

Au regard des critères d'aujourd'hui, l'activité artisanale à l'origine de la création du village de Saint-Henri n'est certes pas l'une des plus valorisantes : le travail difficile et ingrat s'effectue dans un environnement où règnent les odeurs pestilentielles et une humidité constante, sans oublier l'utilisation de chaux et d'autres produits chimiques qui s'avèrent parfois dangereux et souvent nocifs pour la santé. Pourtant, aux yeux des contemporains des Delaunay, Turcot et Rolland dit Lenoir, le métier de tanneur amène un certain prestige, ou du moins une certaine richesse, puisque, selon Jocelyne Perrier, « le tanneur, du moins celui qui est propriétaire de sa tannerie, semble bien gagner sa vie »<sup>50</sup>. Qui plus est, n'est pas tanneur qui le veut. En effet, l'apprentissage du métier est long et le processus de transformation des peaux en cuir requiert du doigté et des investissements importants, non seulement en termes d'infrastructures, mais également en termes d'outillage et de matériaux. L'historienne écrit : « [c']est là que réside la véritable difficulté financière pour le tanneur. Celui-ci débourse le coût des matières premières au moment de leur achat

---

<sup>49</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 356.

<sup>50</sup> Jocelyne Perrier, 2002, p. 104.

[...] et il est payé après la livraison du cuir tanné<sup>51</sup> [...] qui est prêt de 12 à 24 mois plus tard<sup>52</sup> ».

Les différentes dénominations successivement attribuées au village évoquent l'évolution des caractéristiques, mais aussi de la représentation du lieu dans l'esprit des gens de l'époque. La première dénomination, les « Tanneries au pied du Coteau Saint-Pierre<sup>53</sup> » est plutôt générale et fait référence à deux caractéristiques du secteur, soit la position géographique et la principale activité économique de l'endroit. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, cette dénomination est progressivement remplacée par deux autres utilisées indépendamment l'une de l'autre : le « village des Tanneries » et les « Tanneries des Rolland ». La référence à la principale activité économique est toujours présente, mais la référence géographique est remplacée dans le premier cas par une référence à la taille de l'agglomération, alors que la seconde renvoie à la principale famille qui habite le secteur, les Lenoir dit Rolland.

### 1.3 Conclusion

Les assises qui orienteront le développement de Saint-Henri sont posées au cours de cette période qui s'étend de 1686 à 1804. Nous l'avons vu, l'eau et la présence d'une importante voie de communication sont les facteurs les plus déterminants du développement premier du village des Tanneries. La proximité et l'abondance de l'eau permettent d'assurer le développement du tannage, moteur de l'activité économique du village. La présence d'une importante voie de communication

<sup>51</sup> La transformation des peaux en cuir comporte trois grandes étapes : la préparation des peaux à recevoir la substance tannante, le tannage qui augmente la résistance de la peau et la rend imputrescible et le corroyage qui consiste à assouplir, à égaliser et à apprêter les peaux tannées. (Jocelyne Perrier, 2002, p. 17-21.)

<sup>52</sup> Jocelyne Perrier, 2002, p. 30.

<sup>53</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 353.

garantit l'approvisionnement en matières premières ainsi que la vente et la distribution des marchandises. L'activité du tannage, l'un des seuls métiers viables à cette époque, soutient le développement d'un hameau de tanneurs auquel viennent se greffer quelques artisans qui exercent des métiers complémentaires, tels que la cordonnerie et la sellerie. Enfin, la force et la réussite du clan Lenoir dit Rolland contribuent à assurer un ciment social et engendrent des retombées favorables à l'économie de village.

Pour l'instant, le village est isolé et s'étend le long du Upper Lachine Road, la seule route qui le relie à Montréal et à Lachine. La Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier n'existent pas encore. Les espaces qu'ils occuperont soixante-dix ans plus tard appartiennent aux sœurs hospitalières de Saint-Joseph qui les réservent à des fins agricoles. La situation semble immuable. Pourtant, à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle, le petit village d'artisans s'apprête à vivre de grands changements.

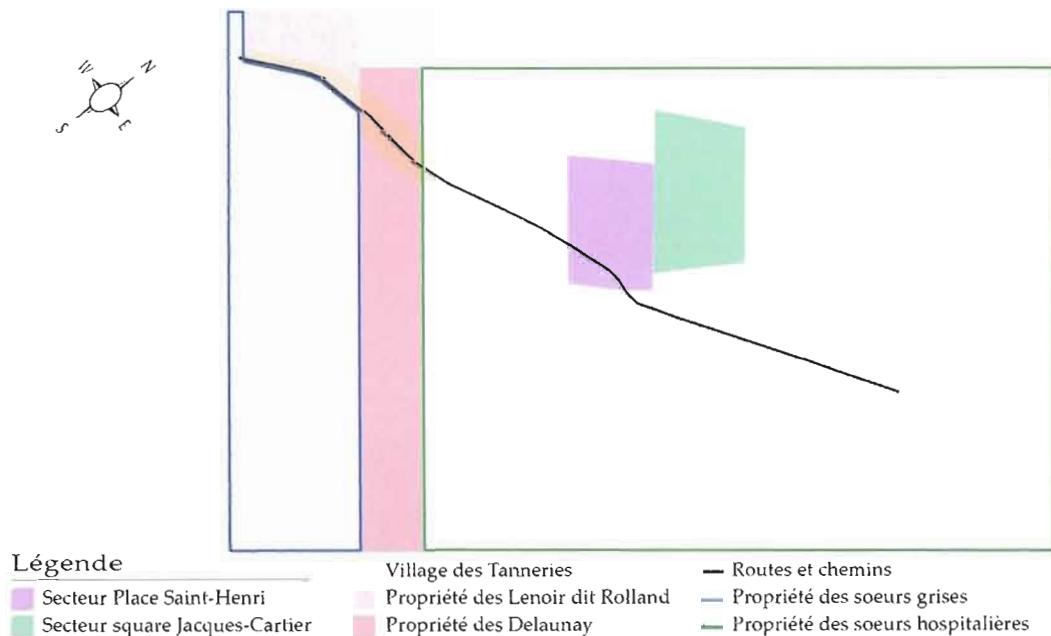


Figure 1.5 Carte synthèse, vers 1799  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Joanne Burgess, 1987, p. 359, 362-363.)

## CHAPITRE II

### UN VILLAGE NOMME SAINT-HENRI DES TANNERIES

À l'aube de l'ère industrielle, le village des Tanneries, ou les Tanneries des Rolland comme on l'appelle également, compte peu de résidants, mais le commerce y est florissant et la vie s'écoule lentement. Dès le début du siècle, plusieurs événements viennent coup sur coup modifier la vie de ses habitants, notamment sur le plan des transports : le Upper Lachine Road devient officiellement la principale route pour contourner les rapides Lachine et on y apporte des améliorations considérables : le canal de Lachine est ouvert à la navigation et une première ligne de chemin de fer est construite. Sur le plan démographique, le village connaît un véritable boom, ce qui amène les sulpiciens à construire une chapelle servant de desserte pour l'église Notre-Dame. Le village est protégé pendant un certain temps des avancées des usines vers l'ouest. Mais ce n'est que temporaire puisque déjà les investisseurs acquièrent des terrains pour les lotir et les revendre aux futurs ouvriers. Situé sur la route des voyageurs, le village des Tanneries est destiné à de grandes choses. Bien que le développement vers l'est soit toujours limité par les terres des sœurs hospitalières de Saint-Joseph, la présence d'un moulin à vent contribue à faire des alentours du secteur de la Place Saint-Henri un pôle de développement.

## 2.1 Un village en pleine expansion

### 2.1.1 Un premier chemin à péage

Le XIX<sup>e</sup> siècle s'amorce à Montréal avec la démolition des fortifications<sup>54</sup> de la ville. Les faubourgs, qui se développent depuis 1720<sup>55</sup> à l'extérieur des fortifications de Montréal, sont alors intégrés au tissu urbain. Selon Sylvie Freney, la « progression des faubourgs témoigne non seulement de la réussite définitive de la colonie, mais aussi de la nouvelle orientation de Montréal comme future métropole de l'Amérique du Nord »<sup>56</sup>.



Figure 2.1 Des faubourgs se développent à l'extérieur des fortifications de la ville  
(Source : Thomas Jeffreys, 1758, détail.)

<sup>54</sup> Les démolitions s'étalent de 1801 à 1817.

<sup>55</sup> Le faubourg Saint-Laurent au nord, le faubourg Saint-Joseph ou des Récollets à l'ouest et le faubourg Sainte-Marie ou Québec à l'est.

<sup>56</sup> Sylvie, Freney, 2005, p. 130.

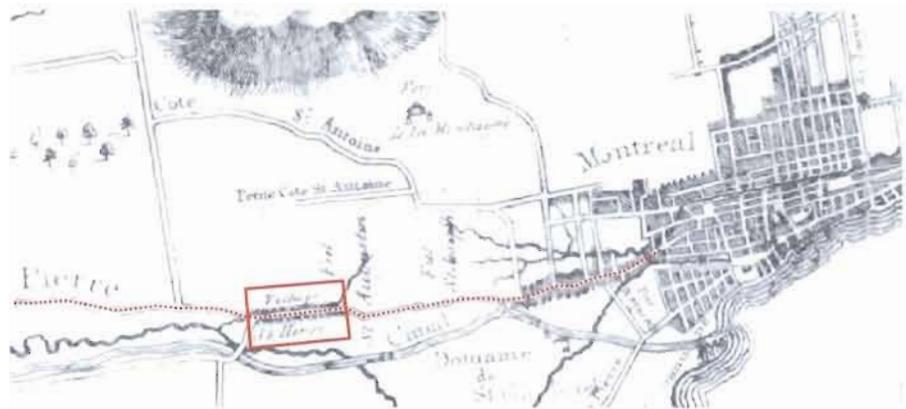


Figure 2.2 L'expansion de Montréal, 1834  
(Source : André Jobin, 1834, détail.)

Le développement des faubourgs se fait surtout en fonction d'un axe longitudinal, suivant les principales voies de communication. Il est donc tout naturel que le développement de la ville se poursuive selon le même schéma (fig. 2.2). Selon Pauline Desjardins, le Upper Lachine Road est la principale voie de circulation allant vers l'ouest au début du siècle<sup>57</sup>. C'est également le plus court chemin menant à Lachine. Denis Gravel précise que c'est justement pour cette raison que, en 1805, lorsque la chambre des députés vote une loi autorisant l'aménagement d'un « chemin à barrière et à péage » entre Montréal et Lachine<sup>58</sup>, le choix se porte tout naturellement sur cette route.

<sup>57</sup> Desjardins, 1999, p. 88.

<sup>58</sup> Denis Gravel, *Histoire du village des Rapides, un quartier de LaSalle*. Montréal, Méridien, Histoire urbaine, 1992, p. 20, cité dans Pauline Desjardins, 1999, p. 88.

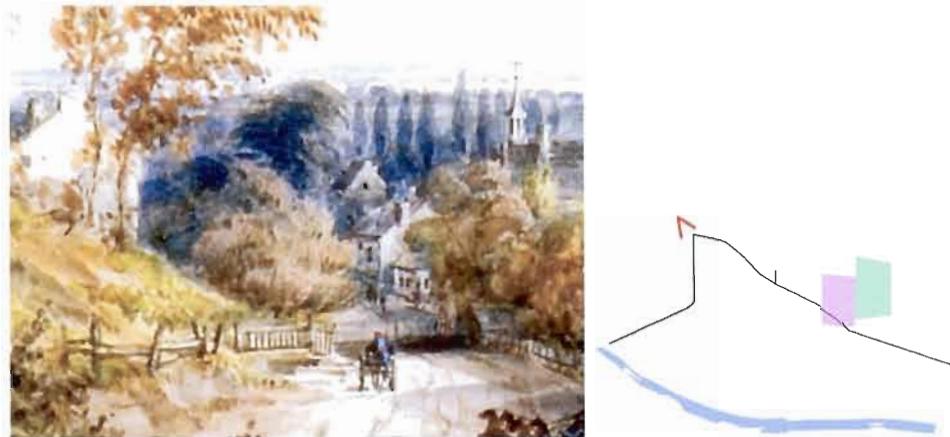


Figure 2.3 La « barrière » du Lachine Turnpike Road

(Source : James Duncan, « Vue prise de la Côte des 'Tanneries des Rolland' (détail), 1839 ; VdM, *Album Viger : Souvenirs canadiens*, p. 258.)

L'entretien des routes relève traditionnellement des corvées exécutées par les propriétaires dont les terres sont traversées par une route. Or, l'augmentation du transport des marchandises fait en sorte que le Upper Lachine Road est de plus en plus utilisé à cette seule et unique fin. La nouvelle loi permet donc de percevoir des frais de passage en fonction des utilisateurs<sup>59</sup> réels de la route et d'utiliser les sommes récoltées pour l'entretien et l'aménagement de cette même route. Dès 1805, « *the road was widened to thirty feet, with slopes of nine feet on each side. Gutters, ruts, and road surface were covered with stone, then gravel* »<sup>60</sup>. Le témoignage suivant de Joseph Bouchette, datant de 1815, permet d'apprécier les différentes améliorations apportées au chemin grâce au système de péage :

Depuis quelques années [...], une bonne route garnie de barrières depuis Montréal, presque en ligne droite, jusqu'au village de Lachine (c'est-à-dire : « The Lachine Turnpike Road », route qui était également appelée « Upper Lachine Road »), à la distance de 7 mi et par où la communication entre ces deux endroits est beaucoup plus facile qu'elle ne l'était auparavant ; c'est par cette route qu'on transporte toutes les marchandises qu'on veut embarquer

<sup>59</sup> La loi permet également aux propriétaires des terrains adjacents à la route d'éviter les corvées d'entretien, moyennant un certain tarif.

<sup>60</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 35.

pour le Haut-Canada [...] Cette route était autrefois mauvaise, tortueuse et coupée par de grandes masses de rochers, tellement qu'il fallait près d'une journée aux charrettes [pour effectuer le trajet]<sup>61</sup>.

Plus récemment, Kathleen Lord renchérit, « [f]rom 1805 to the late 1820s, the Lachine Turnpike Road improved transportation between Montreal and Lachine [...] By 1825, eight innkeepers and one brewer serviced stagecoach traffic on the Lachine Turnpike Road within the village<sup>62</sup>. » On peut d'ailleurs apercevoir une auberge, probablement l'hôtel Saint-Henri, sur une photographie d'Alexandre Henderson prise aux alentours de 1858 (fig. 2.4).



Figure 2.4 Une auberge sur le Upper Lachine Road dans le village des Tanneries  
(Source : Alexander Henderson, « Montreal/Tanneries Village » (détail), 1858 ; BAC, PA-123822.)

### 2.1.2 Développement du village

Si le XVIII<sup>e</sup> siècle est synonyme de permanence pour le village des tanneries, le XIX<sup>e</sup> siècle est pour sa part synonyme d'expansion et de transformations. Le premier

<sup>61</sup> Joseph Bouchette, 1815, p. 137-138.

<sup>62</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 37-38.

grand changement survient vers 1810, au moment où les sulpiciens font construire une chapelle<sup>63</sup> sur le Upper Lachine Road à proximité du point de rencontre du Middle Lachine Road<sup>64</sup> construit depuis peu<sup>65</sup>. La chapelle est une desserte de la paroisse Notre-Dame et assure les services religieux en plus de tenir lieu d'école. Elle est baptisée Saint-Henri, fort probablement en l'honneur de Jean-Henry-Auguste Roux, supérieur des sulpiciens à cette époque. Quelques années plus tard, le village reçoit le nom officiel de Saint-Henri des Tanneries<sup>66</sup>, en référence à la chapelle et aux nombreuses tanneries qui s'y trouvent.



Figure 2.5 La chapelle Saint-Henri  
(Source : [Édifice qui a abrité les fondateurs du collège St-Henri], tiré de Anonyme, 14 mai 1947, p. 10-11.)

<sup>63</sup> Voir à ce sujet la carte de 1831 présentée à la figure 2.8.

<sup>64</sup> Également nommés à l'époque respectivement chemin de la Côte Saint-Pierre et chemin de la Côte-Saint-Paul.

<sup>65</sup> Le chemin de la Côte-Saint-Paul, qui est relié dans un premier temps au Lower Lachine Road, est ouvert en 1792 pour permettre aux résidants des concessions situées au sud de la rivière Saint-Pierre de se rendre à l'église de la paroisse des Saints-Anges et au moulin seigneurial. Ce n'est que quelques années plus tard qu'il est prolongé afin de rejoindre le Upper Lachine Road à proximité du village des Tanneries.

<sup>66</sup> Conrad E.W. Graham, 1992, p. 107.



Figure 2.6 La chapelle Saint-Henri, vers 1840

(Sources : à gauche - James Duncan, « Vue prise de la Côte des 'Tanneries des Rolland' » (détail), 1839 ; VdM, *Album Viger : Souvenirs canadiens*, p. 258 ; à droite – Anonyme, « Montréal depuis la colline derrière le village des Tanneries sur le chemin menant à Lachine » (détail), 1840 ; Musée McCord, M982.531.9.)

Une carte de cette époque situe un moulin à vent à proximité du village, au sud du Upper Lachine Road, aux alentours de la future avenue Metcalfe, l'actuelle rue du Couvent, soit sur la portion de terre appartenant à l'époque aux sœurs hospitalières de Saint-Joseph. Il est probable que le moulin s'y trouvait dès le siècle précédent, mais nos recherches ne nous ont malheureusement pas permis de le découvrir.

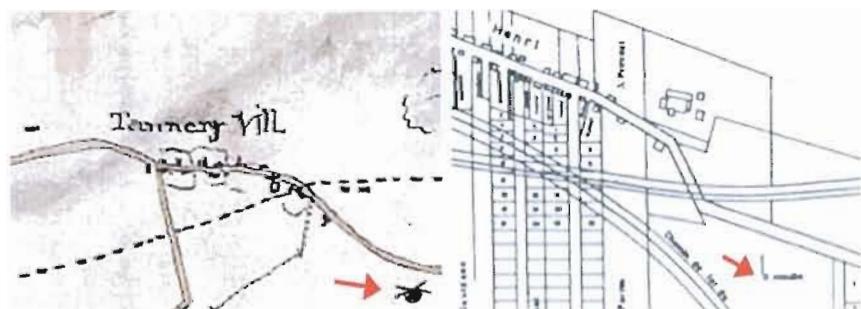


Figure 2.7 Le moulin, 1817 et 1857

La flèche désigne le moulin.

(Sources : à gauche - Samuel Romilly, 1817, détail ; à droite - H.M. Perreault, « Plan des fiefs Saint-Joseph et Saint-Augustin » (détail), 1857, tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 8.)

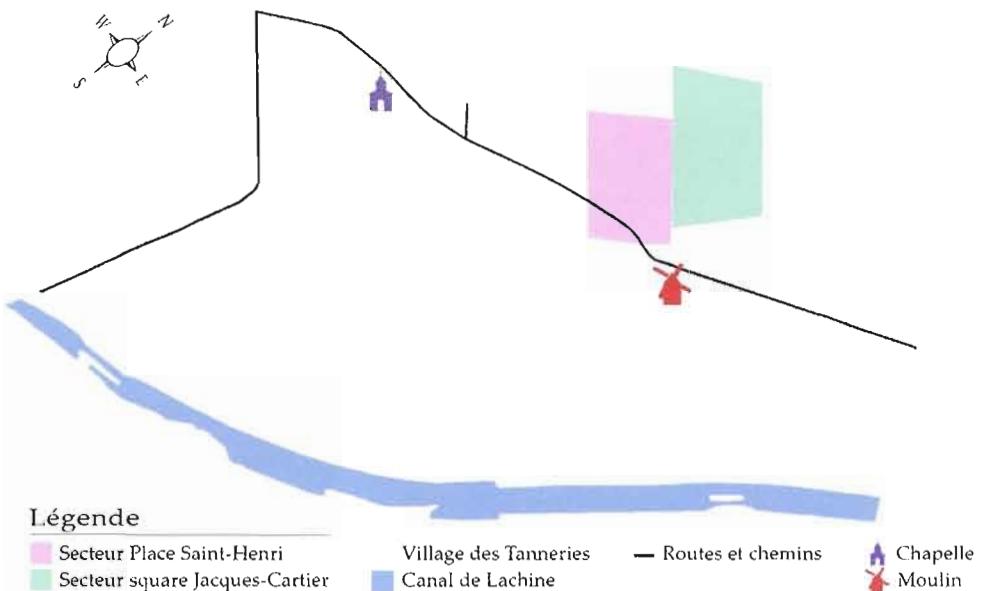


Figure 2.8 Carte synthèse, 1831  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Le recensement de 1825 révèle que l'économie locale est basée sur le tannage des peaux et le travail artisanal du cuir, puisque près de 63 % des emplois déclarés sont en lien avec le tannage ou le travail du cuir. Il indique aussi que le village, identifié sous les dénominations de « Saint-Henri des Tanneries » et « Tanneries des Rolland », compte désormais 466 habitants. Cela signifie qu'en moins de cinquante ans la population a été multipliée par cinq.

Il est intéressant de mettre en parallèle cette dernière information et l'évolution du territoire pendant la même période<sup>67</sup>. La figure 2.9 permet de visualiser le développement du village de 1781 à 1831. On observe de façon générale que la subdivision des lots se fait de façon à conserver un accès au Upper Lachine Road. On

<sup>67</sup> En réalité, il ne s'agit pas tout à fait de la même période, mais l'idée ici est de comprendre les principes qui ont régi le développement du village dans son ensemble.

remarque aussi qu'un nouveau chemin<sup>68</sup> est tracé, permettant de relier au Upper Lachine Road les lots récemment créés, situés plus au nord de la route.

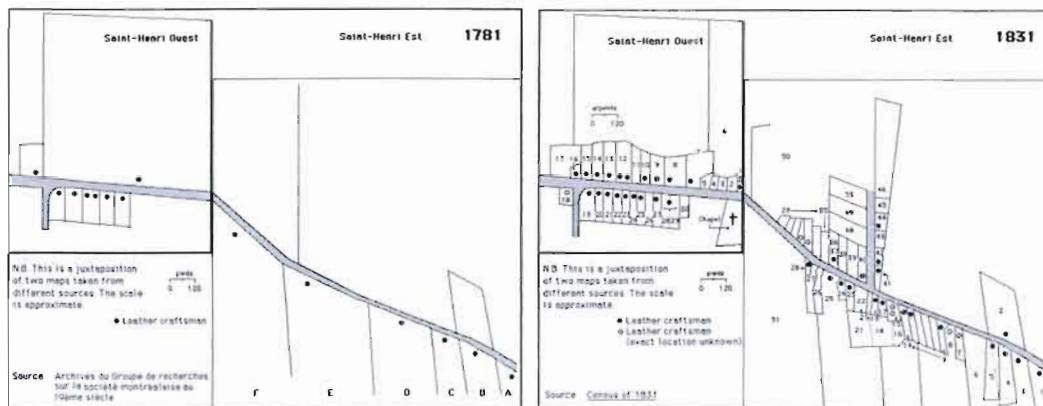


Figure 2.9 Évolution et subdivision des terres, 1781 et 1831  
(Source : Joanne Burgess, 1987, p. 362-363.)

À l'examen de la figure 2.10, on constate que les nouveaux lots sont, dans la majorité des cas, des subdivisions de lots appartenant à de petits propriétaires<sup>69</sup> en 1781. Cette situation s'explique par le fait que, de 1781 à 1831, les deux congrégations religieuses, propriétaires de la majeure partie des terres situées au pied du coteau Saint-Pierre, lotissent peu leurs terres. Ainsi, pendant toute cette période, les sœurs grises ne vendent que six lots en 1810, tandis que les sœurs hospitalières de Saint-Joseph en vendent treize entre 1825 et 1827<sup>70</sup>. Par conséquent, le développement du village, qui passe de 11 à 94 maisons<sup>71</sup> en un demi-siècle, s'effectue surtout par la subdivision de lots existants. Citons entre autres Jean-Baptiste Lenoir dit Rolland qui, au fil des ans, vend ou donne à ses fils plus d'une douzaine de lots et Germain

<sup>68</sup> Il s'agit de la future rue Bethune, aujourd'hui la rue Lenoir.

<sup>69</sup> Nous utilisons ici l'expression « petits propriétaires » pour faire opposition aux quatre grands propriétaires dont nous parlions précédemment au point 1.1.3.

<sup>70</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 364.

<sup>71</sup> Notons que les 94 maisons se répartissent sur 82 lots ce qui signifie que certains lots comportent plus d'une maison.

Lefebvre qui subdivise puis vend quelques lots. Joanne Burgess révèle, au sujet de la terre de ce dernier, que :

*[b]y 1831, the front portion of this lot had been divided many times over. But there was not simply a continuous, progressive process in which lots were divided and sold off to individuals, some of whom then purchased neighbouring lots and combined them to form larger holdings<sup>72</sup>.*

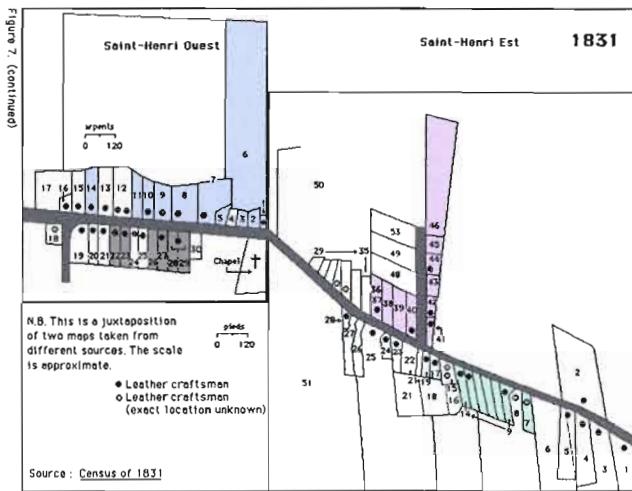


Figure 2.10 Subdivisions de lots, 1831

Les lots gris sont vendus par les sœurs grises, les violettes par les sœurs hospitalières de Saint-Joseph, les bleus par Jean-Baptiste Lenoir dit Rolland et les verts par Germain Lefebvre.

(Source : Joanne Burgess, 1987, p. 363-365.)

### 2.1.3 La révolution des transports

En 1821 s'amorce la construction d'un véritable canal reliant Montréal à Lachine. Nous l'avons souligné plus tôt, l'idée n'est pas nouvelle. Mais, cette fois, l'entreprise est menée par les marchands montréalais qui veulent faire de leur ville l'une des principales plaques tournantes du commerce en Amérique du Nord. Les travaux s'échelonnent sur quatre années et sont financés en très grande partie par la législature du Bas-Canada. Le canal est inauguré en août 1824 et il est entièrement

<sup>72</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 365.

ouvert à la navigation en 1826<sup>73</sup>, permettant aux embarcations, jusqu'ici bloquées par les rapides de Lachine, de poursuivre leur route vers l'ouest du pays. La figure suivante positionne le village des Tanneries par rapport au Upper Lachine Road et au canal de Lachine.

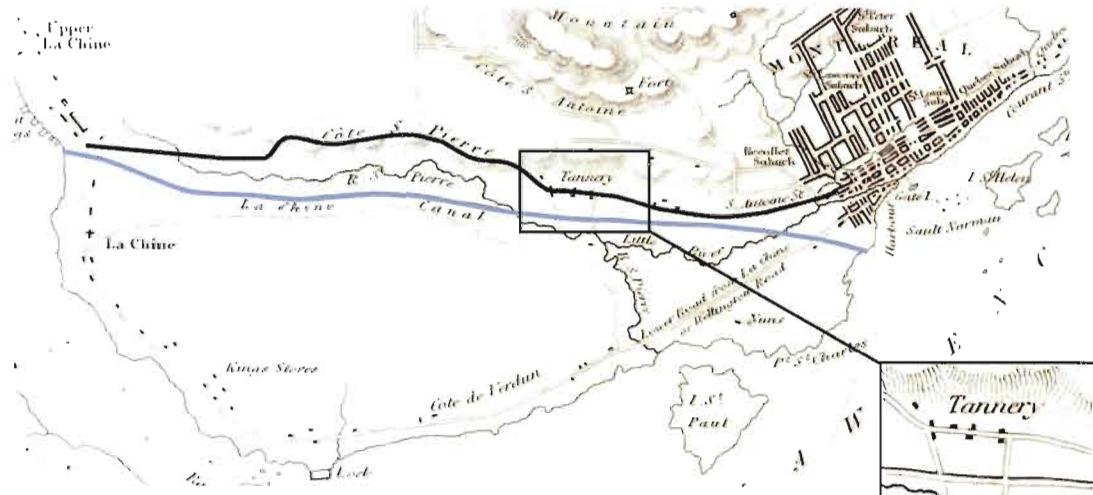


Figure 2.11 Le village des Tanneries situé le long du Upper Lachine Road au nord du canal de Lachine

La ligne noire représente le tracé du Upper Lachine Road, la ligne bleue le tracé du canal de Lachine.  
(Source : Anonyme, 1830, détail.)

Une vingtaine d'années après la construction du canal de Lachine, l'ouverture en 1847 de la première liaison ferroviaire sur l'île de Montréal constitue un autre événement majeur, tant du point de vue de l'utilisation du territoire que du point de

<sup>73</sup> À ses débuts, le canal permet le passage de petits voiliers à fond plat. Néanmoins, à cause de la croissance du trafic maritime et de l'augmentation du tonnage des navires, le canal est élargi à deux reprises. Une première fois en 1843-1848, pour en doubler la largeur et la profondeur dans le but d'augmenter le pouvoir énergétique, et une seconde en 1874-1883, toujours pour augmenter le gabarit du canal et aménager les écluses en conséquence. (Parcs Canada. *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine*. N.d. En ligne.)

vue économique. Cette ligne, le Montreal and Lachine Railroad<sup>74</sup>, relie, comme son nom l'indique, Montréal et Lachine.

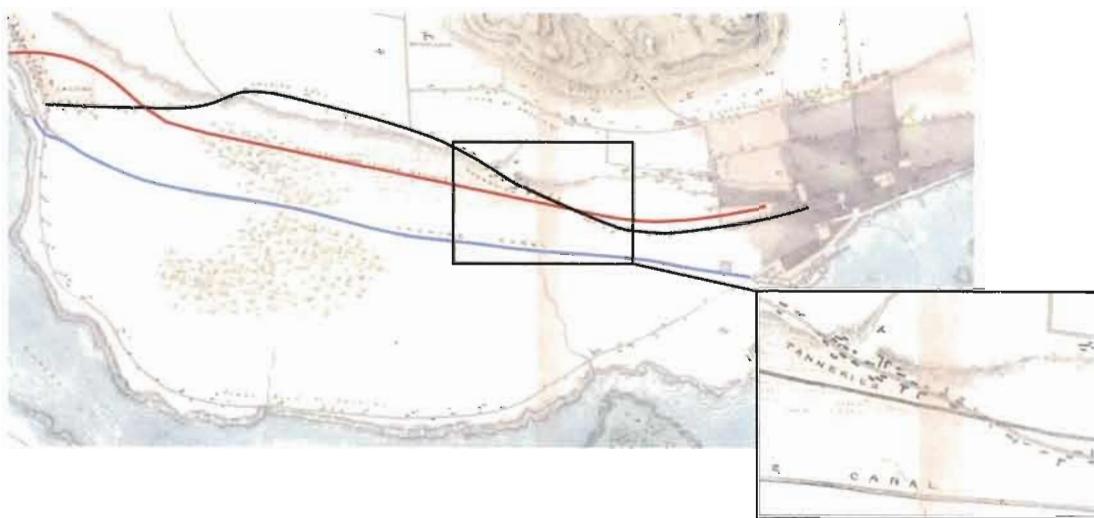


Figure 2.12 Trois voies de communication : la route, la voie ferrée et le canal  
La ligne noire représente le Upper Lachine Road, la rouge le Montreal and Lachine Railroad et la bleue le canal de Lachine.  
(Source : George Horatio Smith, 1851, détail.)

#### 2.1.4 Un monde en mutation

Certains auteurs considèrent le canal de Lachine et le chemin de fer comme étant les éléments déclencheurs de l'industrialisation et de la transformation des modes de travail à Saint-Henri. Pourtant, ceux-ci n'ont pas d'impact réel sur le village et le développement du territoire avant le milieu des années 1850. À l'opposé, l'organisation du travail des artisans connaît de profonds bouleversements dès les années 1840. En effet, la comparaison des données issues des recensements de 1825 et de 1852 pour le secteur de Saint-Henri des Tanneries (fig. 2.13) nous apprend que la proportion de personnes travaillant le cuir a peu changé en 26 ans, passant de

---

<sup>74</sup> À partir de ce point et pour tout le reste du texte, nous utiliserons cette dénomination pour désigner le tronçon de cette voie ferrée qui traverse le territoire de la future ville de Saint-Henri.

63 % à 59 %<sup>75</sup>. À première vue la situation semble stable. Pourtant, Gilles Lauzon et Lucie Ruelland signalent que l'organisation du travail artisanal est alors en profonde mutation. Ainsi, si l'on exclut les apprentis, le nombre de tanneurs passe de 31 à 4, le nombre de selliers de 23 à 2 et le nombre de cordonniers de 28 à 148 ! Ces auteurs expliquent que

[d]es différences aussi marquées entre les deux époques ne peuvent pas reposer simplement sur des perceptions différentes attribuables aux recenseurs de 1825 et 1852. Les choses ont changé. L'absence des apprentis et la présence importante des femmes laissent supposer que des familles travaillent majoritairement pour le compte de gros propriétaires d'ateliers montréalais, par putting-out, dans un système de manufacture dispersée<sup>76</sup>.

Le cordonnier dont il est question ici n'est donc plus uniquement un artisan, mais bien, dans la plupart des cas, un ouvrier. Les techniques utilisées demeurent traditionnelles, mais la division du travail que le système implique démontre bien que les cordonniers sont engagés dans un processus d'industrialisation<sup>77</sup>.

	1825	1852	1861
Population totale	466	600	1500
Proportion de personnes dont l'occupation est en lien avec les métiers du cuir	63%	59%	-
Nombre de tanneurs, cordonniers-tanneurs et selliers-tanneurs (excluant les apprentis)	31	4	12
Nombre de cordonniers (excluant les apprentis)	28	148	105
Nombre de selliers et selliers-cordonniers (excluant les apprentis)	23	2	-

Figure 2.13 Tableau comparatif des artisans de Saint-Henri des Tanneries, 1825, 1852 et 1861  
(Source : données tirées de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 15.)

<sup>75</sup> Données provenant des listes nominatives du recensement de 1851. (Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 15.)

<sup>76</sup> Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 15.

<sup>77</sup> Joanne Burgess, 1977, p. 197-198.

### 2.1.5 La formation de municipalités de banlieue

À partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les petites municipalités de banlieue se multiplient autour de Montréal. La figure 2.14 illustre cette tendance où l'urbanisation s'étend et rejoint Saint-Henri<sup>78</sup>, représenté en rouge sur la carte. Le développement de ces petites villes ne découle pas uniquement de la saturation du territoire montréalais, mais plutôt, et surtout, est grandement attribuable à certains investisseurs qui y voient l'occasion de réaliser de formidables profits. Trois types d'acteurs orientent le développement et la planification de ces municipalités : les industriels, les promoteurs et les entreprises de services publics. Tous ont pour objectif premier l'accroissement de leurs bénéfices financiers. Selon Paul-André Linteau,

certaines entreprises industrielles lorgnent du côté de la banlieue dans le but d'éviter la réglementation et la taxation de Montréal. À l'extérieur des limites de la ville, elles trouvent des terrains plus vastes et à meilleur marché, un milieu accueillant où les dirigeants politiques et les promoteurs sont prêts à octroyer de généreuses exemptions de taxes et à restreindre la réglementation pour attirer les entreprises génératrices de croissance urbaine<sup>79</sup>.

Les promoteurs sont, dans la plupart des cas, des hommes d'affaires importants qui investissent en achetant des terres agricoles à l'extérieur des limites de Montréal. Ils lotissent le terrain puis vendent les parcelles ou encore y font construire des habitations dans le but de les revendre par la suite. La dimension des lots varie en fonction des acheteurs ou des occupants désirés. Dans certains cas, les promoteurs vont même jusqu'à créer une municipalité, ce qui leur permet de contrôler le territoire à leur guise. Enfin, les entreprises de services publics profitent de l'expansion de la ville pour étendre leurs opérations et leurs profits. La

<sup>78</sup> Les limites officielles du village en 1846 sont la falaise Saint-Jacques au nord, le canal de Lachine au sud, le chemin de la Côte-Saint-Paul à l'ouest et le faubourg Saint-Joseph et Montréal à l'est. (Kathleen Lord, 2000, p. 55.)

<sup>79</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 84.

multiplication de petites unités administratives leur permet d'imposer leurs conditions et leurs tarifs<sup>80</sup>, ce qui crée des déséquilibres entre les municipalités.

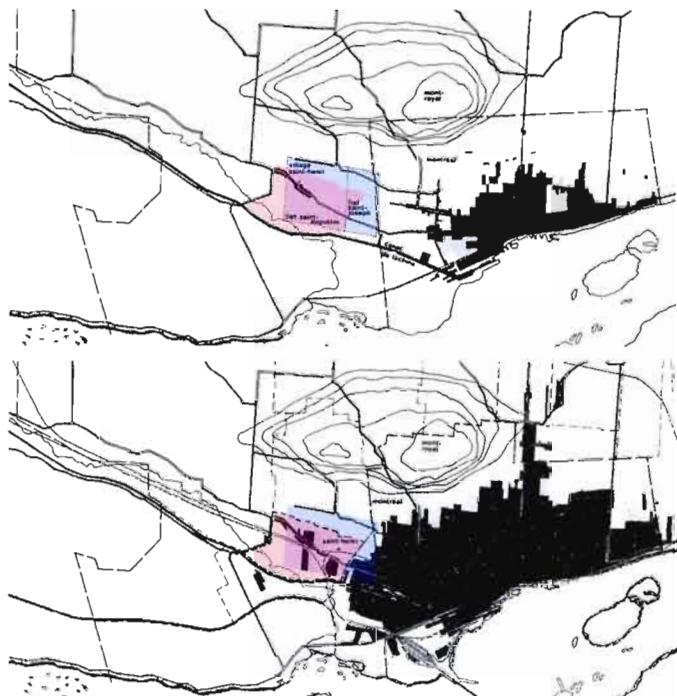


Figure 2.14 Évolution du territoire urbain de Montréal et des banlieues entre 1845 et 1879  
La portion bleue représente le fief Saint-Augustin et la portion rouge le territoire de la ville de Saint-Henri.

(Source : Gilles Lauzon et Lucie Ruellan, 1985, p. 5.)

Les promoteurs jouent un rôle important dans les premiers développements autour du « vieux village » de Saint-Henri des Tanneries. Les industries ne sont pas encore présentes, mais le canal, entièrement navigable depuis 1826 et élargi une première fois dans les années 1840, de même que le tracé du Montreal and Lachine Railroad, sont annonciateurs de grands changements pour les promoteurs et les grands propriétaires terriens. Pauline Desjardins soutient que « [l]e rôle du canal dans l'extension de la ville est indirectement relié à l'occupation humaine ; en effet, ce

---

<sup>80</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 84.

sont les industries qui attirent les gens, mais c'est le canal qui attire les industries »<sup>81</sup>. C'est donc dire que le canal attire les industries qui attirent les gens.

Certains grands propriétaires du futur territoire de la municipalité de Saint-Henri l'ont compris et devancent l'arrivée des industries. Dès 1846, Philippe et Marguerite Turcot envisagent le développement du secteur Sainte-Marguerite. Ce n'est cependant qu'en 1854 qu'ils lotissent une portion de leurs terres situées immédiatement au sud du village et tracent deux routes<sup>82</sup> perpendiculaires au Upper Lachine Road. En outre, à partir de 1855, Arthur Webster lotit une partie de ses terres et trace quatre rues<sup>83</sup> également perpendiculaires au Upper Lachine Road. Les parcelles mises en vente sont situées à l'est des rails du Grand Tronc, entre la route et le canal de Lachine. Ce secteur porte le nom de village de Saint-Augustin. Un troisième développement, le secteur Brodie, survient plus tardivement au début des années 1860. La famille Brodie, qui détient par bail emphytéotique les trois quarts du fief Saint-Augustin, subdivise alors en lots un petit secteur situé immédiatement au nord de la portion est du village<sup>84</sup>. Le lotissement de ce secteur ne devance pas à proprement parler l'arrivée de la première industrie au village, mais survient tout de même très tôt dans le développement industriel de Saint-Henri.

---

<sup>81</sup> Pauline Desjardins, 1999, p. 162.

<sup>82</sup> Il s'agit des rues Sainte-Marguerite et Saint-Philippe.

<sup>83</sup> Il s'agit des rues Saint-Augustin, Turgeon, Bourget et Rose-de-Lima.

<sup>84</sup> Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 17.

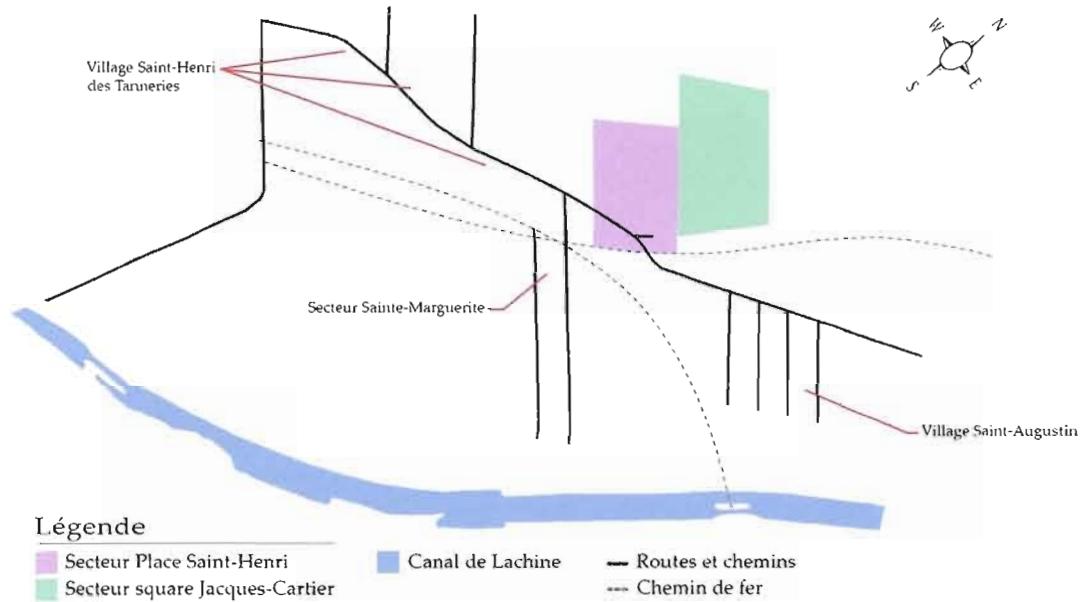


Figure 2.15 Carte synthèse du village et des nouveaux développements, 1857  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après H.M. Perrault, « Plan des fiefs Saint-Joseph et Saint-Augustin », 1857, tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 8.)

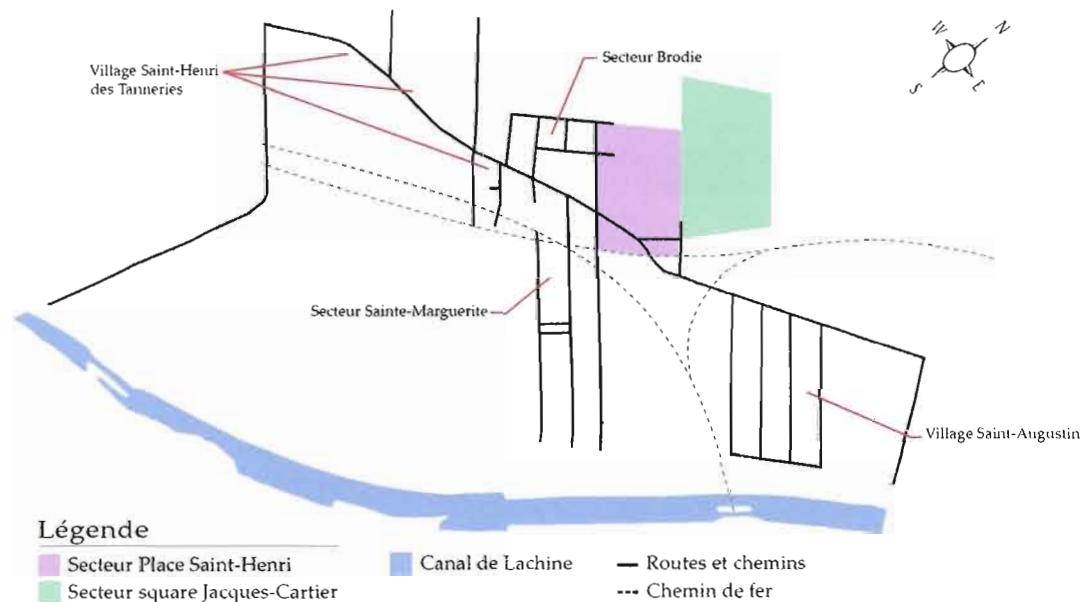


Figure 2.16 Carte synthèse du village et des nouveaux développements, vers 1868-1869  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après W.F. Drummond Jervois et H.S Sitwell, 1871 [surveyed 1868-1869], tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 8.)

### 2.1.6 Le village Delisle, zone tampon entre Saint-Henri des Tanneries et Montréal

Le développement résidentiel du secteur Brodie survient pratiquement en même temps que le développement d'un vaste terrain situé entre le territoire de la future ville de Saint-Henri et la limite du territoire de la ville de Montréal. En 1864, William Workman, futur maire de Montréal de 1868 à 1871, et Alexandre-Maurice Delisle achètent un vaste terrain appartenant à François-Auguste Quesnel et le lotissent. Ils y font construire un système d'égout couvrant les rues Richelieu, Albert et Saint-Jacques, en plus d'aménager un marché à l'intersection des rues Vinet et Saint-Bonaventure. Les parcelles de terrain accueillent rapidement des maisons de brique en série et des ateliers de production. La population qui s'y établit trouve du travail dans ces ateliers, mais également dans la scierie de Benjamin Brewster et les chantiers maritimes d'Augustin Cantin, tous deux construits vers le milieu des années 1840 (fig. 2.17). La localité reçoit le nom de « village Delisle » et « prend des allures de véritable centre industriel, en prolongement des industries montréalaises agglutinées autour de l'écluse Saint-Gabriel »<sup>85</sup>.

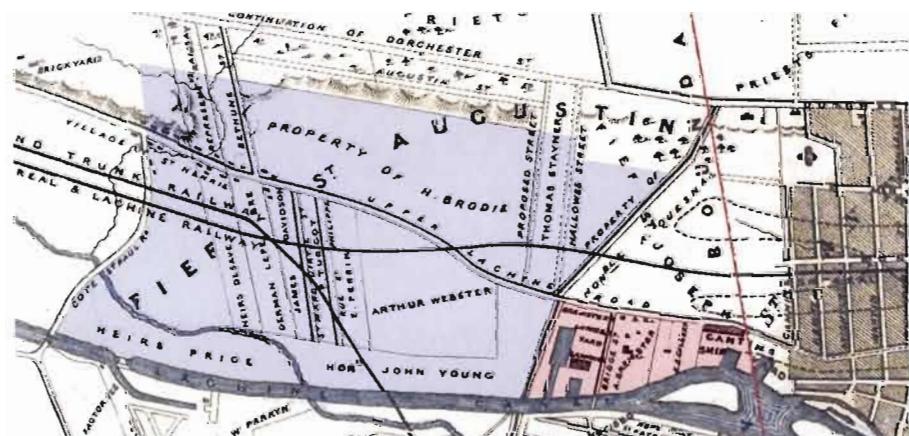


Figure 2.17 Les industries s'établissent le long du canal entre Saint-Henri des Tanneries et Montréal. La zone bleue indique le futur territoire de la ville de Saint-Henri et la zone rouge, le village Delisle. La limite de Montréal est identifiée par une ligne rouge.

(Source : Frederick N. Boxer, 1861, détail.)

<sup>85</sup> Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 11.

En formant une zone tampon entre Montréal et Saint-Henri des Tanneries, le village Delisle ralentit la progression de l'industrialisation et de l'urbanisation du territoire qui, rappelons-le, progresse d'est en ouest. En effet, l'élargissement du canal permet d'améliorer le potentiel d'énergie hydraulique, ce qui a pour effet, dans un premier temps, d'attirer les industries autour des écluses, notamment à Montréal mais aussi à Lachine et à Côte-Saint-Paul. Cela entraîne, dans un deuxième temps, «une urbanisation progressive autour de ces pôles qui [...] produit une extension graduelle de l'espace urbain d'est en ouest»<sup>86</sup>. Les premières usines s'établissent donc autour des écluses, puis de nouvelles usines s'installent autour de ces premières usines et ainsi de suite. Dans le cas qui nous intéresse, les usines sont bâties dans un premier temps autour de l'écluse Saint-Gabriel et atteignent graduellement le futur village Delisle.

Il faut attendre 1859 avant que s'établisse la première industrie sur le territoire de la future ville de Saint-Henri. Cette industrie, la tannerie Moseley, s'établit au sud du village de Saint-Augustin, au point de rencontre du canal et du chemin de fer du Grand Tronc<sup>87</sup>. La présence de cette industrie a pour effet de relancer l'activité de tannage : de quatre tanneurs en 1852, le nombre augmente à douze en 1861 puis à dix-sept en 1871<sup>88</sup>. Mais il ne faut pas se leurrer. En 1861, il n'existe plus de tannerie artisanale à Saint-Henri des Tanneries. Par conséquent, ces tanneurs ne pratiquent plus leur métier de façon artisanale, mais bien de façon industrielle, à l'aide de machines et de procédés à la fine pointe des technologies de l'époque.

<sup>86</sup> Pauline Desjardins, 1999, p. 162.

<sup>87</sup> Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 15.

<sup>88</sup> Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 15.

## 2.2 La ferme Brodie

Les espaces qu'occuperont les secteurs de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier appartiennent à Hugh Brodie, un Écossais arrivé à Montréal en 1803 à l'âge de vingt-trois ans. Celui-ci acquiert une grande partie de la propriété des sœurs hospitalières de Saint-Joseph, par bail emphytéotique. La famille y exploite de vastes vergers où travaillent plusieurs immigrants écossais à leur arrivée au pays<sup>89</sup>. Comme l'illustre la figure 2.18, en 1857 la ferme Brodie s'étend au nord du Upper Lachine Road jusqu'à la limite nord du futur territoire de la ville de Saint-Henri, entre la rue Hallowell (Rose-De-Lima) à l'est et la rue Bethune (Lenoir) à l'ouest. Les bâtiments de la ferme sont situés près du Upper Lachine Road, à l'extrémité ouest de la terre des Brodie, soit la limite est de Saint-Henri des Tanneries. Cet emplacement correspond au secteur de la Place Saint-Henri. Pour ce qui est du secteur du square Jacques-Cartier on y retrouve fort probablement des vergers. Les premières transformations de ce dernier ne surviendront qu'à partir des années 1870.

---

<sup>89</sup> VdM. *Répertoire historique des toponymies montréalaises*. 2007. En ligne.

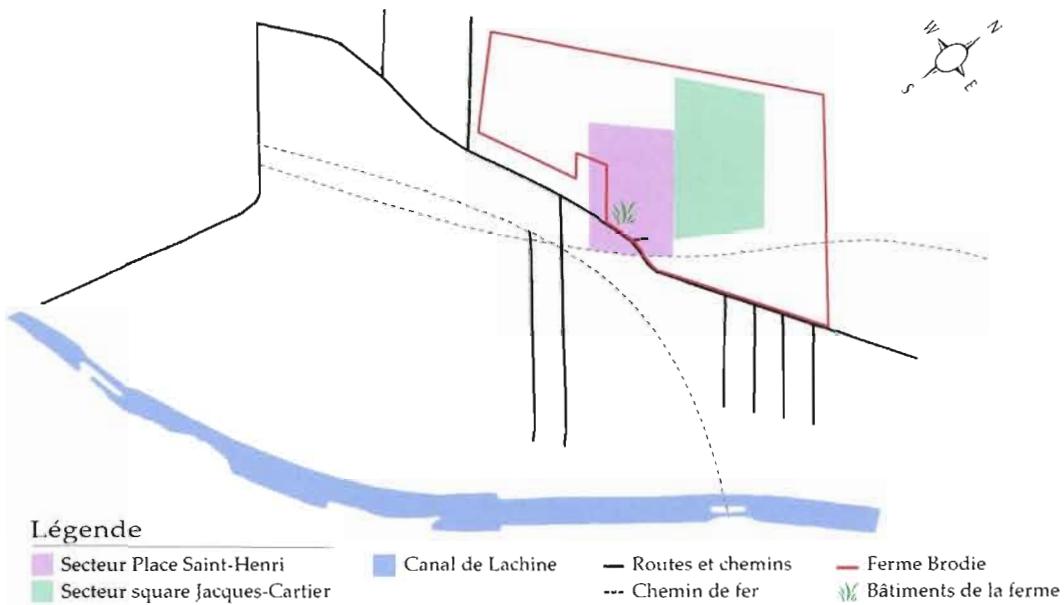


Figure 2.18 La ferme Brodie et le développement des villages Saint-Henri des Tanneries et Saint-Augustin, 1857

(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après H.M. Perrault, « Plan des fiefs Saint-Joseph et Saint-Augustin », 1857, tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruellan, 1985, p. 8.)

### 2.3 Un village qui prend de l'expansion

Au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, le village des Tanneries s'apprête à vivre certains événements qui changeront radicalement non seulement le territoire, mais également la vie de ses résidants. L'aménagement d'un « chemin à barrière et à péage » en 1805 marque le début d'une intense période de développement. La construction quelques années plus tard d'une première chapelle confirme l'importance grandissante du village. La chapelle reçoit le nom de « Saint-Henri », probablement en l'honneur du supérieur des sulpiciens de l'époque, le plus haut dirigeant religieux de la paroisse Notre-Dame. Nommé officiellement Saint-Henri des Tanneries, le village se densifie, faute de ne pouvoir s'étendre le long de la route.

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, il acquiert une avantageuse réputation. Tout d'abord, le secteur de Saint-Henri est non seulement le centre du commerce du cuir de Montréal<sup>90</sup>, il est également le plus diversifié<sup>91</sup> avec la présence de nombreux artisans tanneurs, selliers et cordonniers. Ensuite, le village est traversé par la principale route reliant Montréal à Lachine et devient le plus important point de relais entre les deux destinations. Les améliorations apportées au Upper Lachine Road garantissent un flot continu de voyageurs, comme l'illustrent les figures 2.19 et 2.20. D'ailleurs, signe incontestable de l'importance grandissante du village et du rôle de « la barrière à péage », les cartographes identifient désormais de façon quasi systématique l'emplacement du village sur les cartes montrant le Upper Lachine Road<sup>92</sup>. Enfin, les paysages environnants et le village inspirent maints artistes, dont les plus connus sont le peintre James Duncan (fig. 2.19) et le photographe Alexander Henderson<sup>93</sup>. Ce dernier réalise un premier cliché vers 1858 puis un second vers 1865<sup>94</sup>, respectivement les figures 2.22 et 2.23. Ils ne sont cependant pas les seuls à être charmés par le paysage pittoresque qu'offre le village de tanneurs, comme le prouvent les figures 2.20 et 2.21 et la description que nous livre le cartographe Joseph Bouchette en 1815 :

Depuis quelques années [...], on a construit une bonne route garnie de barrières depuis Montréal, presque en ligne droite, jusqu'au village de Lachine [...] Cet

<sup>90</sup> Conrad E.W. Graham, 1992, p. 107.

<sup>91</sup> Joanne Burgess, 1987, p. 373, 374.

<sup>92</sup> Notamment Samuel Romilly en 1817, Joseph Bouchette en 1831, André Jobin en 1834, George Horatio Smith en 1851 et Frederick N. Boxer en 1861.

<sup>93</sup> Formé initialement en comptabilité, Alexander Henderson s'intéresse à la photographie à partir de 1857. Il devient professionnel et ouvre un studio de photographie en 1866 ou 1867. Sa plus importante réalisation en tant que photographe amateur est le *Canadian Views and Studies by an Amateur*, un album, probablement produit uniquement sur commande, comportant généralement vingt photographies variant considérablement d'un exemplaire à l'autre. Seulement sept exemplaires ont été retrouvés au fils des ans. (BAC. *Dictionnaire biographique du Canada*. 2006. En ligne.)

<sup>94</sup> Ce dernier réalise une première photographie du village vers 1858 (fig. 2.20), puis une nouvelle à l'hiver 1865 (fig. 2.21). On retrouve cette dernière dans l'un des albums *Canadian Views and Studies by an Amateur* qu'il produit vers 1865. Cet album comporte quarante photographies de paysages et de scènes pastorales prises à différentes saisons aux alentours de Montréal, de la ville de Québec et des Cantons-de-l'Est. (BAC. *ArchiviaNet*. 2007. En ligne.)

espace présente une grande variété, et des points de vue très romantiques : à un mille ou deux de la ville, près des tanneries, la route monte sur une colline escarpée et se prolonge sur une chaîne élevée pendant plus de 3 mi : de cette hauteur on a une vue superbe des champs cultivés qui sont au-dessous du rapide de Saint-Louis, des îles du Saint-Laurent et des différents bois qui sont sur la rive opposée ; descendant de cette hauteur, la route parcourt un pays plat jusqu'à ce qu'elle arrive à La Chine [sic]<sup>95</sup>.



Figure 2.19 Le Upper Lachine Road en direction des Tanneries des Rolland, 1839  
(Source : James Duncan, « Vue prise de la Côte des 'Tanneries des Rolland', 1839 ; VdM, *Album Viger : Souvenirs canadiens*, p. 258.)

---

<sup>95</sup> Joseph Bouchette, 1815, p. 137-138.



Figure 2.20 Saint-Henri des Tanneries, 1840

Au centre se dresse le clocher de la première chapelle Saint-Henri. À l'extrême gauche se profile l'église Notre-Dame et à l'extrême droite le moulin à vent.

(Source : Anonyme, « Montréal depuis la colline derrière le village des Tanneries sur le chemin menant à Lachine », 1840 ; Musée McCord, M982.531.9\*.)



Figure 2.21 Vue de Montréal et des tanneries depuis la route de Lachine, 1839

(Source : Anonyme, « Montreal & the Tanneries from the Lachine Road - Aug 1839 », 1839 ; BAC, R9266-32.)

---

\* Cette aquarelle rappelle une œuvre attribuée à Philip Bainbrigge. (Conrad E.W. Graham, 1992, p. 107.)



Figure 2.22 Saint-Henri des Tanneries, vers 1858

Le village semble figé dans le temps.

(Source : Alexander Henderson, « Montreal/Tanneries Village », 1858 ; BAC, PA-123822.)



Figure 2.23 Tanneries des Rolland, 1865

(Source : Alexander Henderson, « Tanneries de Rolland near Montréal », 1865, tiré de Yves Bellavance, 1987, p. 5.)

Malgré les diverses améliorations apportées au Upper Lachine Road, la présence de nouvelles voies de transport que sont le canal de Lachine et le chemin de fer et le lotissement rapide des environs du village, Saint-Henri des Tanneries n'est pas encore véritablement touché par l'industrialisation, le village Delisle faisant office de

zone tampon. En fait foi la figure 2.23 qui montre le même village paisible que celui photographié en 1858 et peint plus de deux décennies plus tôt.

La présence des bâtiments de la ferme Brodie dans le secteur de la Place Saint-Henri et la proximité du moulin soulignent très tôt l'importante stratégique de cet emplacement, créant ainsi un second pôle, le premier étant la chapelle Saint-Henri. La portée de ce dernier pôle s'amoindrit parallèlement à la montée du pôle composé de la ferme Brodie et du moulin, comme le démontrent la présence des premiers lotissements et le « cœur ferroviaire » qu'on y retrouve dès le milieu des années 1860.



Figure 2.24 Le moulin, 1839 et 1840

(Sources : à gauche – James Duncan, « Vue prise de la Côte des 'Tanneries des Rolland' » (détail), 1839 ; Ville de Montréal, *Album Viger : Souvenirs canadiens*, p. 258 ; à droite – Anonyme, « Montréal depuis la colline derrière le village des Tanneries sur le chemin menant à Lachine » (détail), 1840 ; Musée McCord, M982.531.9.)

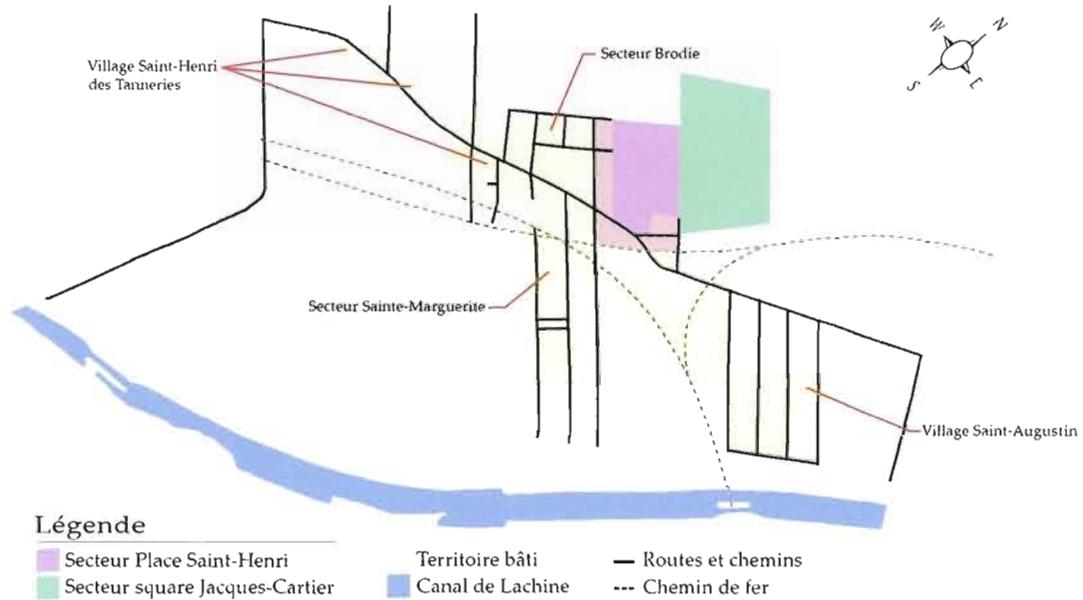


Figure 2.25 Carte synthèse, vers 1868-1869  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après W.F. Drummond Jervois et H.S Sitwell, 1871 [surveyed 1868-1869], tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 8.)

## 2.4 Conclusion

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les Tanneries des Rolland est un petit village implanté le long du Upper Lachine Road, l'une des deux principales routes reliant Montréal et Lachine. Le village est peuplé d'artisans, pour la plupart des tanneurs. L'économie locale tourne autour du travail du cuir. Ainsi, outre des tanneurs, y sont présents des cordonniers et des selliers. La communauté est « tricotée serrée », les résidants sont très près les uns des autres en raison de forts liens familiaux ou de l'apprentissage commun du métier. La famille Rolland dit Lenoir occupe une place prépondérante dans la communauté, ce qui se reflète dans l'une des dénominations utilisées pour désigner le village : les Tanneries des Rolland. La plupart des résidants sont propriétaires et cultivent un petit lopin de terre en plus d'exercer un métier.

La démolition des fortifications permet de relier la cité de Montréal à ses faubourgs. Le développement de la ville se poursuit le long des grands axes de communication. L'ajout d'un système de péage sur le Upper Lachine Road permet d'améliorer la route, ce qui a pour effet d'augmenter la circulation entre Lachine et Montréal. L'amélioration de la route « rapproche » le village de Montréal, non pas en distance réelle mais en distance « temporelle ». Les échanges entre les Tanneries des Rolland et Montréal s'accentuent, mais le village conserve son rôle de relais, ce qui a pour effet d'augmenter l'activité économique et de densifier le territoire. La construction de la chapelle confirme l'importance croissante du village.

Au début de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'urbanisation n'a pas encore atteint le village et le canal de Lachine n'a pas d'impact sur la composition du territoire. Néanmoins, l'industrialisation gagne du terrain et l'artisan devient rapidement un ouvrier. Les cordonniers sont les premiers à perdre leur indépendance et à subir les contrecoups de la transformation des modes de production, puis c'est au tour des tanneurs et des selliers. La dernière tannerie artisanale disparaît dans les années 1850, à la même époque où l'Américain Edward Moseley fait construire une tannerie industrielle dans le village de Saint-Augustin, sur les berges du canal de Lachine.

Le village Delisle forme une zone tampon entre Saint-Henri des Tanneries et Montréal et ralentit pendant un certain temps l'urbanisation des environs du village. Néanmoins, quelque temps après l'arrivée du chemin de fer, le lotissement s'accélère, en particulier entre le Upper Lachine Road et le canal de Lachine. Les terres agricoles disparaissent, peu à peu remplacées par des lotissements résidentiels. Les nouveaux arrivants, provenant souvent des campagnes<sup>97</sup>, peuplent

---

<sup>97</sup> Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 20.

rapidement les nouveaux développements entourant le village. Ils fourniront de la main-d'œuvre aux usines qui bientôt viendront s'établir à Saint-Henri.

La Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier n'existent toujours pas, même si leurs environs changent dramatiquement à la suite de l'aménagement du Montreal and Lachine Railroad en 1847 et du lotissement du village de Saint-Augustin en 1855. La terre sur laquelle les secteurs sont situés appartient alors à Hugh Brodie qui y exploite de vastes vergers. La famille Brodie amorce le lotissement de l'ancien fief Saint-Augustin au commencement des années 1860. À l'endroit où se trouvent les bâtiments de la ferme, se dressera bientôt une église.

## CHAPITRE III

### SAINT-HENRI, UNE CITE PROSPERE

L'année 1867 marque le début de la paroisse Saint-Henri des Tanneries<sup>98</sup>. À partir de cette date, tout se déroule rapidement. Non pas sur le plan physique, mais plutôt sur le plan institutionnel : on construit une église, on fonde des écoles. Quelques années à peine après avoir obtenu la création de la paroisse, les villageois signent une pétition pour demander la création d'une ville. Bientôt, la vie sociale, économique et politique s'organise autour de la nouvelle église. Les élus municipaux font de l'industrialisation la pierre angulaire de leur développement. La stratégie fonctionne et Saint-Henri devient un grand centre industriel. Pendant que la ville grossit et se développe, le conseil municipal crée un square public où rapidement viennent s'établir les membres des élites locales. Pour souligner la prospérité et la réussite de Saint-Henri, on installe au centre du square un monument à la gloire de Jacques Cartier. Le succès et la reconnaissance sont instantanés : les secteurs de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier sont les pivots de la vie politique, économique et sociale de la municipalité.

---

<sup>98</sup> Nous utilisons ici la graphie généralement utilisée.

### 3.1 La ville de Saint-Henri

#### 3.1.1 La paroisse de Saint-Henri des Tanneries

Vers 1865, devant l'insistance des résidants du village et surtout en raison de leur nombre de plus en plus important<sup>99</sup>, Mgr Ignace Bourget, évêque de Montréal, entreprend les démarches en vue de créer une nouvelle paroisse. La permission de démembrer la paroisse de Montréal arrive de Rome le 22 décembre 1865. Le 2 juillet 1867 est érigée canoniquement la paroisse qui prend le nom de « Saint-Henri des Tanneries », en référence au principal village qui la compose.

L'église paroissiale est construite deux années plus tard sur un terrain vendu par Hugh Brodie, sur le site même des anciens bâtiments de la ferme. Plusieurs points importants sont à souligner. À l'analyse des figures 3.1 et 3.2, on remarque, dans un premier temps, que l'église (la grande icône, la petite représentant la chapelle) est construite sur la rue Saint-Jacques, autrefois le Upper Lachine Road. Cela confirme non seulement l'importance passée de la route, mais également son rôle et son importance pour l'avenir. On constate ensuite que l'église est située à la jonction des voies du Montreal and Lachine Railroad et du chemin de fer du Grand Tronc. Enfin, on remarque que l'emplacement choisi pour l'église se trouve au point de rencontre du village de Saint-Henri et des nouveaux lotissements, alors que la chapelle Saint-Henri se trouvait au cœur du vieux village, à l'emplacement indiqué par la petite icône.

---

<sup>99</sup> La population du village de Saint-Henri et des développements environnants s'élève à 600 personnes en 1852. Ce chiffre passe à 1943 en 1861, puis à 6123 en 1871. (Gilles Lauzon, 1989, p. 20.)

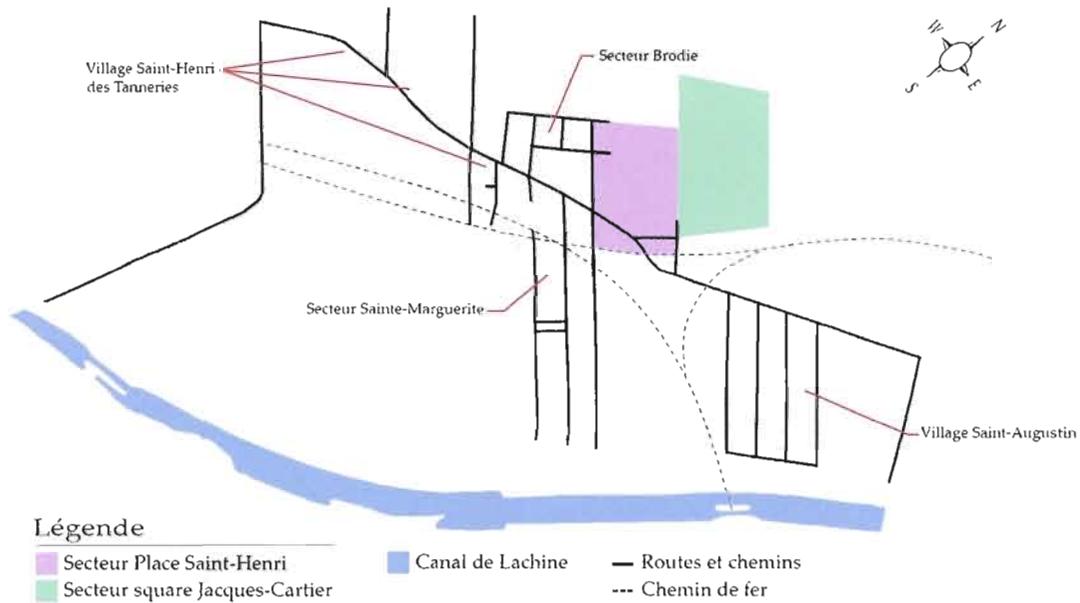


Figure 3.1 Carte synthèse du village et des nouveaux développements, 1868-1869  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après W.F. Drummond Jervois et H.S Sitwell, 1871 [surveyed 1868-1869]. (Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 9.))

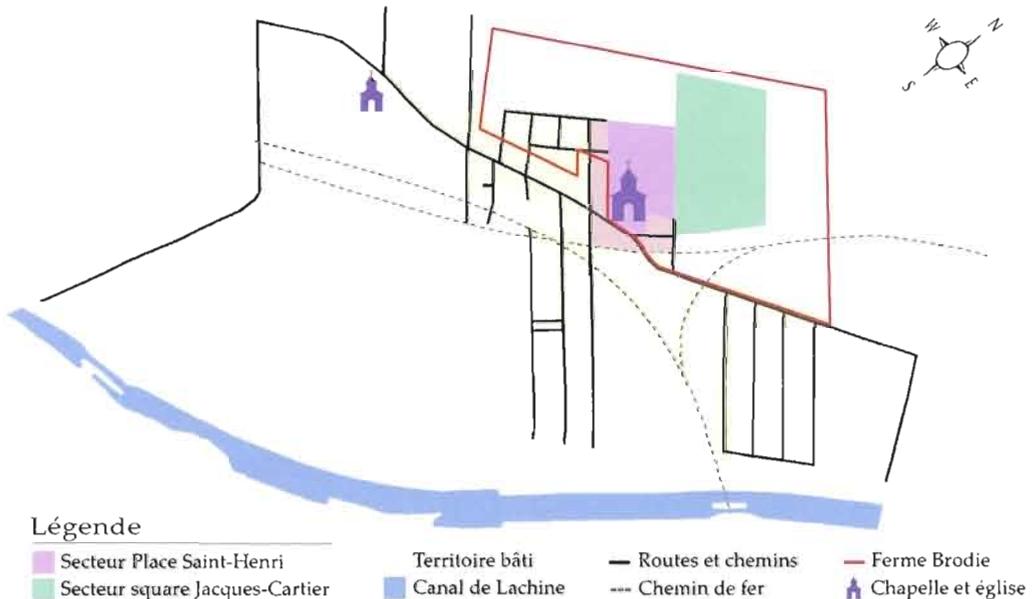


Figure 3.2 Carte synthèse, vers 1868-1869  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après W.F. Drummond Jervois et H.S Sitwell, 1871 [surveyed 1868-1869]. (Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 9.))

L'église occupe une grande place dans la société de l'époque et le choix de l'emplacement de l'église Saint-Henri orientera tout le développement à venir, non seulement des espaces adjacents, mais également de la future ville de Saint-Henri. Toutefois, la construction de l'église a peu d'effets immédiats sur l'aménagement du secteur de la Place Saint-Henri. À l'exception du couvent érigé en 1870 par les sœurs de Sainte-Anne à la demande du curé de la paroisse, il faudra attendre la seconde moitié des années 1870 avant que commence réellement l'organisation spatiale de la Place Saint-Henri.

### 3.1.2 Constitution de la ville

Le 24 juillet 1871, les propriétaires du village de Saint-Henri des Tanneries présentent une pétition au conseil du comté d'Hochelaga pour obtenir la création de la ville de Saint-Henri. La ville est constituée civilement le 23 février 1875. Le territoire couvre les villages de Saint-Henri des Tanneries<sup>100</sup>, de Saint-Augustin et de Delisle. La même année est érigée la paroisse Sainte-Cunégonde, à la demande des résidants du village Delisle. Celui-ci se sépare en 1876, soit une année seulement après la création de la ville de Saint-Henri, et prend alors le nom de Sainte-Cunégonde<sup>101</sup>. Il obtient le statut de ville en 1887, puis celui de cité en 1890.

<sup>100</sup> Sont inclus dans le village de Saint-Henri des Tanneries les secteurs Sainte-Marguerite et Brodie dont nous avons parlé au chapitre II.

<sup>101</sup> Faudrait-il voir ici un désir et une volonté de l'Église d'apaiser les conflits entre les deux paroisses puisque Henri II et Cunégonde du Luxembourg étaient empereur et impératrice du Saint Empire romain germanique au début du XI<sup>e</sup> siècle ? Les chroniques de l'époque rapportent que les deux époux régnaien ensemble sur l'empire. Saint-Henri fut canonisé en 1146 et Sainte-Cunégonde en 1200.



Figure 3.3    Henri II et Cunégonde

L'image représente l'empereur et sa femme qui soutiennent tous deux l'empire. Selon les chroniques de l'époque, l'impératrice corégnaient avec son mari.

(Source : Schedel, Hartmann. « Chroniques de Nuremberg (Liber Chronicorum) ». Nuremberg, 1493, p. CLXXXVI. (Beloit College. *Nuremberg Chronicle*. 2003. En ligne.))

Les maires de la jeune municipalité de Saint-Henri se succèdent rapidement au cours des premières années : le « contracteur » Narcisse Trudel est élu maire de 1875 à 1877, le médecin Joseph Lenoir de 1878 à 1879, le « contracteur » Alphonse Charlebois de 1880 à 1882, le commis François Daignault en 1883, puis à nouveau Narcisse Trudel de 1884 à 1885 et enfin les médecins Joseph Lanctôt et Séverin Lachapelle en 1886 ! Au total, six maires se relayent à la direction de la ville au cours des douze premières années. À partir de 1887, la situation se stabilise puisque seuls trois maires gouvernent la municipalité jusqu'à l'annexion à Montréal en 1905, soit le manufacturier Ferdinand Dagenais de 1887 à 1894, le « contracteur » Toussaint Aquin de 1895 à 1896 et le manufacturier Eugène Guay de 1897 à 1905.

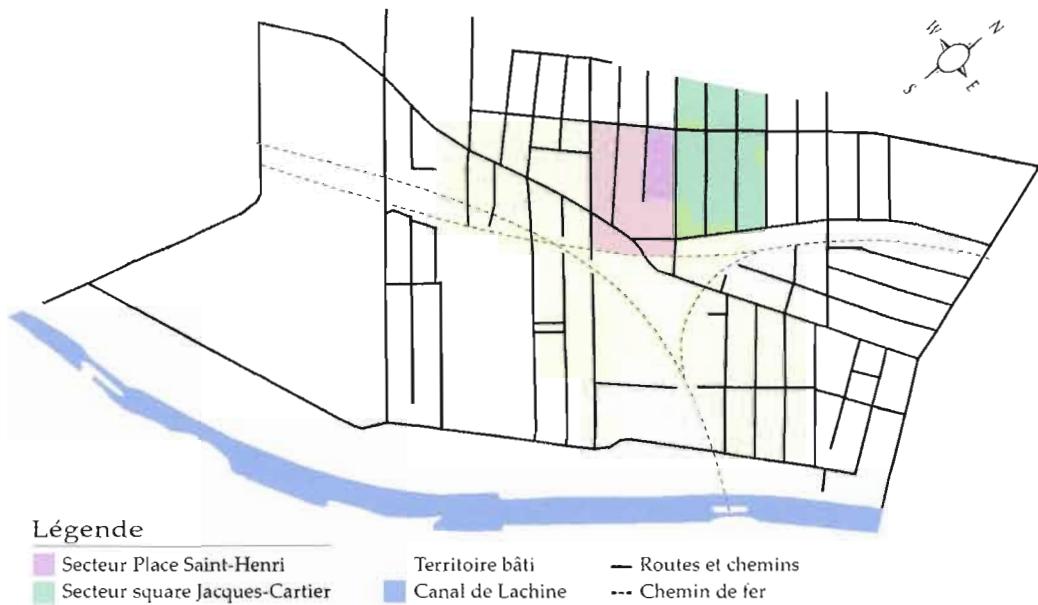


Figure 3.4 Carte synthèse, 1879  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Henry Whitmer Hopkins, 1879, feuilles 78-79.)

### 3.1.3 L'industrialisation du territoire

Selon Paul-André Linteau, Montréal est le plus important centre de décision économique du Canada en 1870<sup>102</sup>. Cette position avantageuse a des répercussions directes sur les espaces bordant les limites de la métropole canadienne, comme l'explique Robert-David Lewis :

*By the mid 1870's, the industrial and spatial nucleus of the western suburbs of Saint-Henri, Sainte-Cunégonde and Côte Saint-Paul had been well enough established to constitute the beginnings of a significant industrial node within the Montreal spatial division of labour. Over the next forty years these suburbs would coalesce into one of the most important industrial agglomeration in the city<sup>103</sup>.*

<sup>102</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 15.

<sup>103</sup> Robert David Lewis, 1992, p. 417



Figure 3.5 La vallée du canal de Lachine, vers 1910  
(Source : « Harbour Front. Montreal », vers 1910, carte postale ; collection Catherine Séguin.)

Cependant, les années 1870 sont marquées par la grave crise économique qui secoue le monde occidental<sup>104</sup>. Saint-Henri n'y échappe pas et seules deux industries notables, une raffinerie d'huile et la tannerie industrielle de Thomas Ecroyd, s'établissent dans la municipalité pendant la période 1871-1878. À la suite de la sécession de Sainte-Cunégonde en 1876, une rivalité se manifeste entre les deux agglomérations. Saint-Henri possède un territoire plus vaste, mais Sainte-Cunégonde est davantage urbanisée et compte plus d'industries, ce qui fait en sorte qu'un nombre considérable de personnes qui travaillent à Sainte-Cunégonde résident à Saint-Henri. Pour assurer sa prospérité et son développement, la municipalité se doit de conserver et même d'augmenter sa population. Dans cette optique, le conseil municipal fait de la promotion industrielle la pierre angulaire de la politique d'urbanisation de Saint-Henri à partir de 1878<sup>105</sup>.

L'arrivée en 1879 de la Williams Manufacturing Co., fabriquant de machines à coudre, marque le réel début de l'industrialisation à Saint-Henri. Pour convaincre les entreprises de s'établir sur le territoire de la ville, les autorités municipales

<sup>104</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 16.

<sup>105</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 8.

consentent divers avantages financiers. L'exemption de taxes et les bonis à l'installation en échange de certaines garanties, notamment d'emplois pour la population de la municipalité, sont les moyens les plus couramment utilisés. La première entreprise à bénéficier de cette politique est la Williams qui reçoit une exemption de taxes d'une durée de vingt ans pour s'établir à Saint-Henri. L'entreprise construit une manufacture « ultramoderne » de machines à coudre sur la rue Saint-Jacques, à proximité du Montreal and Lachine Railroad.

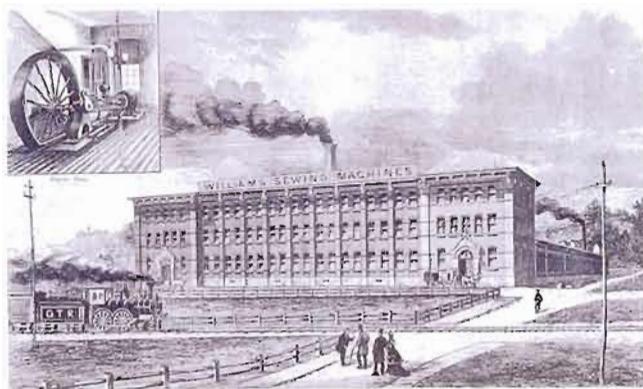


Figure 3.6 La Williams Manufacturing Co. à Saint-Henri  
Le dessin illustre une nouvelle usine qui fonctionne à plein régime et le train du Grand Tronc, anciennement la voie du Montreal and Lachine Railroad.  
(Source : Anonyme, 27 mars 1880, p. 196.)

Au début des années 1880, quatre nouvelles entreprises s'établissent à Saint-Henri : la Dominion Abattoir & Stock Yard Co., la Saint-Henri Carriages Leather Co., la Beaver Works Cutlery et la Merchant's Cotton Co. Le cas de cette dernière manufacture est particulièrement révélateur des avantages concédés aux entreprises pour les attirer sur le territoire des municipalités de banlieue. En effet, la ville offre au fabricant de textile une subvention de dix mille dollars en plus d'une exemption de taxes pour vingt ans, à condition que l'entreprise s'engage à embaucher trois cents résidants de Saint-Henri pendant au moins cinq ans. Le village de Sainte-Cunégonde entend lui aussi tirer profit de la présence de la Merchant's. Il offre donc

cinq mille dollars à l'entreprise à condition que celle-ci s'installe à proximité de la limite qui sépare les deux villes.<sup>106</sup>

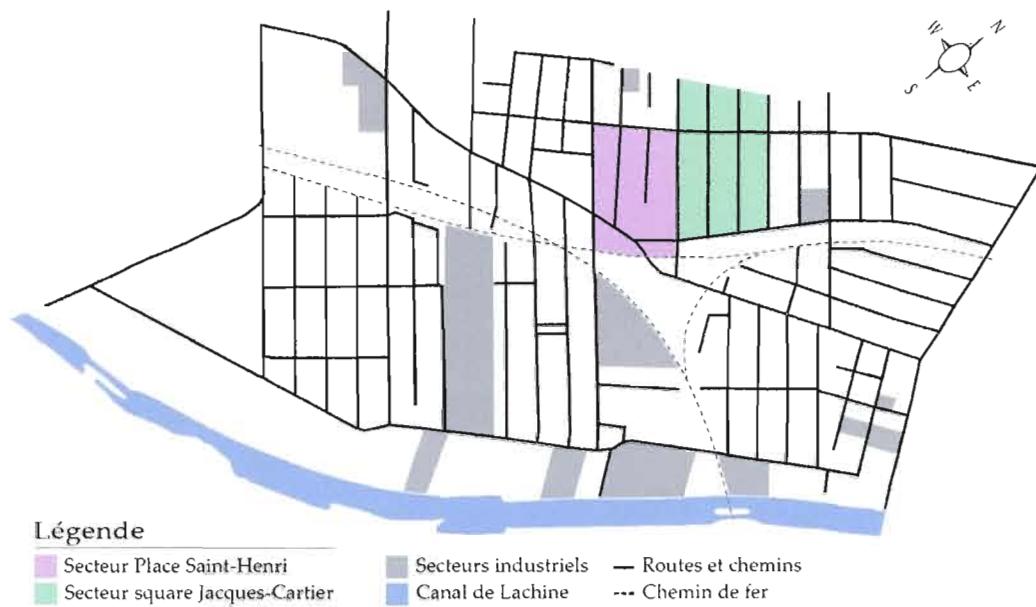


Figure 3.7 Carte synthèse des industries et des manufactures, 1890  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuilles 57, 59-64.)

<sup>106</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 8.

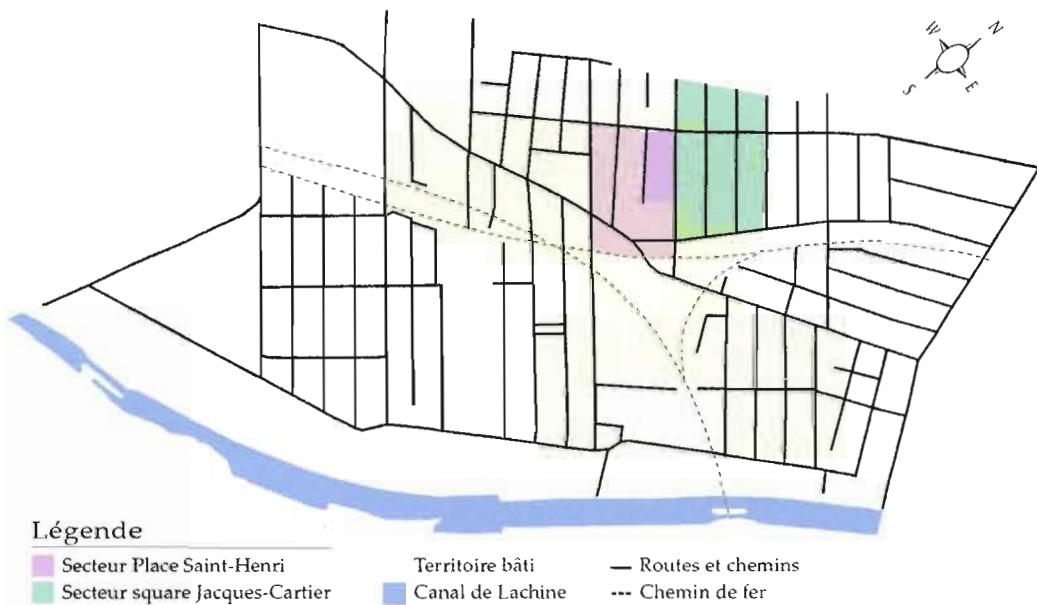


Figure 3.8 Carte synthèse, 1890  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feilles 57, 59-64.)

De 1894 à 1902, douze nouvelles entreprises s'installent à Saint-Henri. Les incitatifs financiers se poursuivent pendant les années 1890 et au tournant du siècle. Ils cessent en grande partie après juillet 1901, date à laquelle le gouvernement provincial interdit l'usage de cette pratique afin de limiter les déménagements d'usines<sup>107</sup>. Dorénavant seules les nouvelles entreprises peuvent bénéficier de subventions. Entre-temps, néanmoins, la Colonial Bleaching and Printing Co. a construit son usine à Saint-Henri sur un terrain gracieusement offert par la municipalité, tandis que la Lang Manufacturing Co. et la Tooke Brother Limited y ont déménagé leurs installations de Montréal. Ces entreprises bénéficient toutes deux d'avantages financiers importants, soit une exemption de taxes de dix ans contre la promesse d'embaucher cinquante hommes et vingt-cinq femmes de Saint-

<sup>107</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 14.

Henri dans le premier cas et une exemption de taxes de dix ans en plus d'une prime de vingt-cinq mille dans le second.



Figure 3.9 Vue des usines de Saint-Henri depuis la rive sud du canal de Lachine, 1882  
La présence d'usines et de cheminées fumantes reflète la santé économique de la municipalité.  
(Source : Anonyme, 1<sup>er</sup> juillet 1882, page 9.)

En 1901, le territoire de Saint-Henri compte une vingtaine d'entreprises notables et la population s'élève à près de 22 000 résidants, ce qui en fait la troisième ville en importance au Québec, en termes de population, et la onzième au Canada<sup>108</sup>. La crise économique du début du siècle a des répercussions chez les industries de la municipalité, mais ne ralentit pas vraiment l'industrialisation du territoire, puisque six nouvelles entreprises s'y installent, dont la Canada Malting Co. et la fonderie Robert Mitchell Co. Le nombre d'usines présentes sur le territoire et la diversification de leurs activités sont tels qu'en 1905 Ernest J. Chambers écrit : « *The most important of the several suburban cities which form a chain around Montreal city proper, is the city of St. Henri, and it may be said to be the throbbing heart of one the largest manufacturing centres in the Dominion of Canada*<sup>109</sup>. »

---

<sup>108</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 71-72.

<sup>109</sup> Ernest J. Chambers, 1905, p. 297.

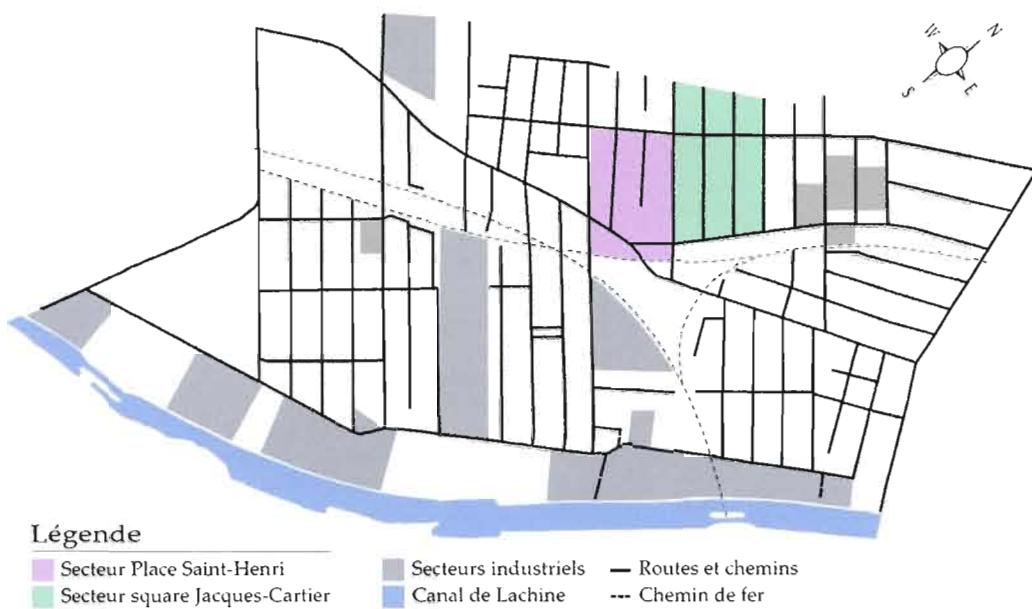


Figure 3.10 Carte synthèse des industries et des manufactures, vers 1905  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuilles 57, 59-64 et Adolphe Rodrigue Pinsoneault, 1907, feuilles 29-30, 34-35.)

### 3.1.4 Jonction des tanneries

Dès 1847, les rails du Montreal and Lachine Railroad traversent d'est en ouest le territoire de la future ville de Saint-Henri. Au début des années 1850, c'est au tour du chemin de fer du Grand Tronc de poser ses rails au sud du village. Les trains reliant Montréal à l'ouest du pays et aux États-Unis traversent littéralement le secteur Sainte-Marguerite, mais il n'y a toujours pas de gare pour les passagers. Les résidants de Saint-Henri doivent attendre 1880 avant qu'une première gare de passagers soit construite par la compagnie du Grand Tronc. Comme elle le fait pour encourager les industries à s'établir sur son territoire, la municipalité offre une prime de trois cents dollars<sup>110</sup> à l'entreprise pour la construction d'une petite gare à Saint-

<sup>110</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 8.

Henri. Le bâtiment en bois, petit et assez simple, est remplacé par une nouvelle construction en 1897. Fidèle à sa politique d'urbanisation, le conseil municipal accorde une exemption de taxes d'une durée de vingt-cinq ans<sup>111</sup> à la compagnie du Grand Tronc pour la construction et l'aménagement de cette nouvelle gare.



Figure 3.11 La Station des Tanneries  
(Source : « Gare St-Henri, G.T.R. », n.d. ; BANQ, 6-201-b.)

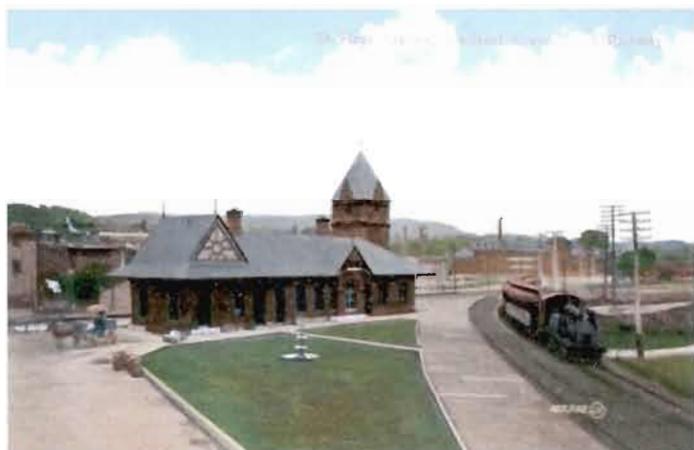


Figure 3.12 Gare du Grand Tronc à Saint-Henri  
(Source : « St. Henri Station, Montreal, Grand Trunk Railway », n.d. ; collection Catherine Séguin.)

---

<sup>111</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 167.

### 3.2 Image d'une ville prospère : la Place Saint-Henri

#### 3.2.1 Les débuts de la place

Le secteur de la Place Saint-Henri est appelé très tôt à jouer un rôle dans la définition du paysage de la nouvelle ville de Saint-Henri. Même s'il peut sembler exister un léger décalage entre la fondation de la ville et l'aménagement de la place, en réalité tous deux découlent d'une volonté de donner à Saint-Henri, village et future ville, pouvoir et prestance. La chapelle construite par les sulpiciens en 1810 étant trop petite pour les besoins de l'époque, le curé de la paroisse opte pour la construction d'une nouvelle église. C'est M<sup>gr</sup> Bourget qui choisit l'emplacement, un site à la jonction des voies du Montreal and Lachine Railroad et du chemin de fer du Grand Tronc. Ce faisant, le nouveau centre religieux se trouve au point de rencontre du village de Saint-Henri des Tanneries, du village de Saint-Augustin et des nouveaux lotissements, alors que la chapelle Saint-Henri se trouvait au centre du vieux village (fig. 3.2, la petite icône). La construction de l'église selon les plans de l'architecte Adolphe Lévesque<sup>112</sup> débute en 1869 sur un terrain vendu par Hugh Brodie, à l'endroit même où se dressaient les bâtiments de son ancienne ferme. Dès l'automne de cette même année, l'église peut accueillir ses premiers fidèles<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> Nous devons également à cet architecte les plans de la chapelle Notre-Dame-de-Lourdes (1873-1881) à Montréal, en collaboration avec Napoléon Bourassa, ainsi que l'église Saint-Antoine-Abbé (1873-1877) à Franklin en Montérégie, l'église Saint-Calixte (1881-1886) dans Lanaudière, l'église Saint-Edmond (1883-1888) à Coaticook, la cathédrale Saint-Hyacinthe-le-Confesseur (1878-1880) à Saint-Hyacinthe et l'église Saint-Joseph (1876-1879) à Huntingdon. (Fondation patrimoine religieux du Québec. *Inventaire des lieux de cultes du Québec*. 2006. En ligne.)

<sup>113</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 3.



Figure 3.13 L'église de la paroisse Saint-Henri des Tanneries  
(Source : Wm. Notman & Son, « Église St. Henry, Montréal, QC, 1904 », 1904 ; Musée McCord, VIEW-8706.)

Le village de Saint-Henri des Tanneries représente la plus importante agglomération de la nouvelle paroisse qui comprend également le village de Saint-Augustin et le village Delisle. Moins de deux ans après la construction de l'église paroissiale, les propriétaires du vieux village, qui comprend les secteurs Sainte-Marguerite et Brodie, présentent une pétition au conseil du comté d'Hochelaga pour demander la création de la ville de Saint-Henri. Entre-temps, les sœurs de Sainte-Anne font construire un couvent en 1870 à la demande de Pierre-Larcille Lapierre, curé de la paroisse. Le couvent se trouve sur la rue Saint-Pierre, à l'angle de la future rue Saint-Antoine et donc au nord de l'église. Ainsi s'organise une première concentration de bâtiments à fonction religieuse et éducationnel.



Figure 3.14 Le couvent de Sainte-Anne

(Source : « École Ste-Anne à St-Henri de Montréal (P.Q.) », vers 1912, carte postale ; BANQ, CP 6235.)

### 3.2.2 Le tracé des rues

Avant de poursuivre notre exposé, il est essentiel de dresser un historique des tracés des rues en lien avec le secteur de la Place Saint-Henri pour la période s'étendant de 1867 à 1905. Nous savons déjà que le tracé du Upper Lachine Road date du XVII<sup>e</sup> siècle, avant l'arrivée des premiers européens au coteau Saint-Pierre. En ce qui concerne la voie place Saint-Henri, il s'agit en réalité d'un tronçon du Upper Lachine Road situé entre les actuelles rues Saint-Jacques à l'ouest et Notre-Dame à l'est. Pour ce qui est de l'actuelle rue Saint-Jacques, anciennement Saint-Bonaventure, on peut voir dès 1857 sur une carte de l'arpenteur H.M. Perrault le début d'une route (fig. 3.15). Prenant la forme d'un petit tronçon situé au sud des bâtiments de la ferme Brodie, cette route part du Upper Lachine Road pour se diriger vers Montréal en longeant le Montreal and Lachine Railroad. Par ailleurs, la carte de la figure 3.16 permet de constater qu'une dizaine d'années plus tard le tracé de la future rue Saint-Jacques est déjà délimité entre le village et Montréal, même si la route s'arrête brusquement une fois passé la limite est de la terre des Brodie.



Figure 3.15 Premier tronçon de la future rue Saint-Bonaventure  
(Source : H.M. Perrault, 1857, détail, tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 8.)



Figure 3.16 Tracé prévu de la future rue Saint-Bonaventure  
La ligne pointillée représente le tracé prévu mais non existant.  
(Source : W.F. Drummond Jervois et H.S Sitwell, 1871 [surveyed 1868-1869], détail, tiré de Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 9.)

Comme l'illustre la figure 3.17, la rue Saint-Antoine devait initialement passer près de la limite nord de Saint-Henri pour rejoindre la rue Sainte-Anne. Pour ce faire, la rue devait traverser le territoire du village Côte-Saint-Antoine, l'actuelle municipalité de Westmount. Nous ne savons pas si le tracé final résulte de contraintes politiques ou topographiques, mais toujours est-il que ce tracé rejoint plutôt la rue Regnaud, soit la deuxième rue au sud de la rue Sainte-Anne (fig. 3.18). Nous pouvons émettre l'hypothèse qu'une fois le tracé de la rue Saint-Antoine déplacé au sud du tracé initialement proposé, la présence d'une rue entre les rues Saint-Antoine et Saint-Bonaventure devenait superflue, d'autant plus que le prolongement de la rue vers l'ouest est limité dès 1868 par le vaste lot occupé par l'église Saint-Henri et le couvent des sœurs de Sainte-Anne. Enfin, en ce qui concerne la rue Guimond, située entre les rues Metcalfe et Saint-Pierre, nous n'avons pu trouver d'explication pour sa disparition.



Figure 3.17 Le tracé des rues, 1875

La ligne rouge représente le tracé proposé de la rue Saint-Antoine. La ligne bleue est la rue Guimond et la ligne jaune est une rue proposée.

(Source : Henry Francis Walling, 1875, détail.)

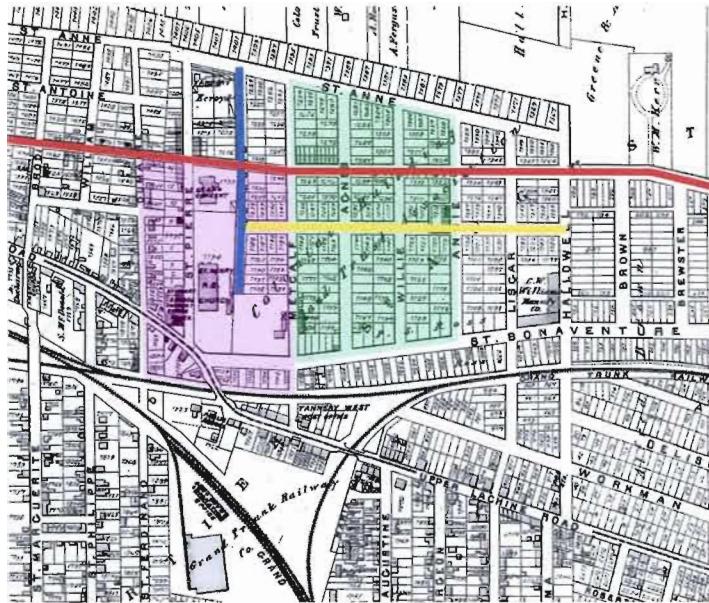


Figure 3.18 Le tracé des rues, 1879

La ligne rouge représente le tracé de la rue Saint-Antoine. La ligne bleue est la rue Guimond et la ligne jaune est une rue proposée.

(Source : Henry Whitmer Hopkins, 1879, feuilles 78-79, détail.)

### 3.2.3 Évolution de la place de 1869 à 1905

L'organisation de la Place Saint-Henri s'étend sur une trentaine d'années, soit de la construction de l'église Saint-Henri en 1869 à la construction du pensionnat des sœurs de Sainte-Anne en 1897, trois décennies au cours desquelles la place est transformée et modelée en fonction des besoins, mais également de l'image de la ville, puisque la Place Saint-Henri est en quelque sorte la figure de proue de la municipalité. Nous l'avons vu plus tôt, la communauté religieuse est la première à s'y installer avec, dans un premier temps, l'église paroissiale dont la construction débute en 1869, puis le couvent des sœurs de Sainte-Anne qui est construit en 1870.

Traditionnellement, l'église occupe une place prépondérante dans la société québécoise, du point de vue social autant que spatial. La construction de l'église paroissiale de Saint-Henri en 1869 prédestine le développement de cette portion du

territoire de Saint-Henri. Selon l'historien Jean Bélisle, « [c]e choix orientera d'ailleurs le développement à venir de tout le quartier<sup>114</sup>. »

Il faut attendre plusieurs années après la construction du couvent des sœurs de Sainte-Anne pour que des changements viennent modifier la morphologie de la place. La constitution de la ville de Saint-Henri en 1875 donne l'impulsion nécessaire à la concrétisation de nouveaux projets. En 1877, les commissaires d'école de la ville décident de faire construire le collège de Saint-Henri à l'angle des rues Saint-Jacques et Saint-Pierre. Le collège remplace l'ancienne chapelle Saint-Henri transformée en école en 1772, mais devenue trop exiguë depuis et ne répondant pas aux besoins grandissants d'une population en pleine expansion. La direction du nouveau collège est confiée aux frères des Écoles chrétiennes qui assuraient déjà la direction de l'ancienne petite école<sup>115</sup>.

Une fois la construction du collège complétée, le poste de police est déménagé au sous-sol de l'édifice de même que les bureaux de la corporation de Saint-Henri. Ceux-ci se trouvaient jusqu'alors sur la rue Saint-Joseph, à proximité des rails du Montreal and Lachine Railroad et donc de la Place Saint-Henri, alors que le poste de police se trouvait plus à l'est de la rue Saint-Joseph, à l'angle de la rue Hallowell (aujourd'hui la rue Rose-de-Lima).

---

<sup>114</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 2.

<sup>115</sup> Anonyme, 1900, p. 237.



Figure 3.19 Le collège construit en 1877  
(Source : [Le collège Saint-Henri], n.d. ; BANQ, 6-188-c.)

Malgré le climat d'instabilité politique des premières années, les élus locaux ont la volonté de donner de Saint-Henri l'image d'une ville prospère. Parmi eux, Alphonse Charlebois, maire de 1880 à 1882, a de grands projets. Sous sa gouverne, la Place Saint-Henri devient véritablement le cœur de la municipalité. Ainsi, il décide de doter Saint-Henri d'un hôtel de ville digne de ce nom. En 1882, la municipalité acquiert les lots 1028 à 1031 situés à l'angle de la rue Saint-Bonaventure et du Upper Lachine Road<sup>116</sup>, immédiatement au nord des rails de l'ancien Montreal and Lachine Railroad. Elle confie la conception des plans à l'architecte William Edward Doran qui dessine également les plans des installations de la Dominion Abattoir and Stock Yard Co. construite la même année à Saint-Henri.

Le premier bâtiment dont W.E. Doran dessine les plans excède les moyens de la municipalité. L'architecte doit donc retourner à sa planche à dessin et concevoir un immeuble plus modeste<sup>117</sup>. En avril 1883, la municipalité signe le contrat de construction avec les entrepreneurs Joseph Jacob et Joseph Payette de Saint-Henri.

<sup>116</sup> À cette époque, la portion du Upper Lachine Road à l'ouest des rails du Montreal and Lachine Railroad se nomme rue Saint-Henri et la portion est, rue Saint-Joseph.

<sup>117</sup> Jean Bélisle, 1992, p.3.

Outre les bureaux de la municipalité, le nouvel hôtel de ville abrite également une caserne de pompiers, un poste de police et une salle multifonctionnelle pouvant se transformer en théâtre de six cents places. Jusqu'à la construction du bâtiment, les locaux de la corporation de Saint-Henri et le poste de police sont situés au sous-sol du collège de Saint-Henri, alors que la caserne de pompiers est située sur la rue Saint-Joseph à l'angle de la rue Hallowell, à côté de l'hôtel où réside Zéphirin Benoît qui combine les fonctions de chef de police et de chef de la brigade des pompiers.



Figure 3.20 L'hôtel de ville

(Source : « Hôtel de ville de St-Henri + caserne de pompiers + poste de police », n.d. ; BANQ, 6-201-a.)

Les années qui suivent sont à nouveau marquées par l'instabilité politique. Entre 1883 et 1886, quatre maires se succèdent. La trame urbaine de la place se densifie avec les années même si la municipalité n'y entreprend aucun nouveau projet. En 1885, devant l'importance du travail des femmes dans les manufactures de la ville, Rémi Décarie, curé de la paroisse Saint-Henri des Tanneries, fonde l'asile de Saint-Henri. Le bâtiment est érigé sur la rue Saint-Pierre, sur le terrain même de l'église. Moins de six mois de travail et sept mille dollars sont nécessaires à sa construction<sup>118</sup>. La direction de l'asile est confiée aux sœurs grises, mais la paroisse est responsable

---

<sup>118</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 18.

du personnel et de l'entretien du bâtiment. Dès le premier mois, environ quatre cents enfants âgés de trois à sept ans s'y présentent quotidiennement.



Figure 3.21 L'asile de Saint-Henri

(Source : « L'asile Saint-Henri », n.d. ; collection des sœurs grises, tiré de Yves Bellavance, 1987, p. 18.)

L'arrivée au pouvoir du manufacturier Ferdinand Dagenais en 1887 inaugure une ère de stabilité sur le plan administratif, mais également une période où se réalisent divers projets visant à mettre en valeur Saint-Henri à l'échelle régionale. Dès la deuxième année de son arrivée à la tête de la Ville, l'administration municipale acquiert de la fabrique de la paroisse Saint-Henri des Tanneries une petite partie du terrain situé à l'avant de l'église dans le but d'élargir les rues Saint-Jacques et Saint-Joseph, afin de dégager la place et d'améliorer les différents points de vue. C'est également sous sa gouverne que la municipalité achète un grand terrain à proximité de la Place Saint-Henri et de la gare du Grand Tronc dans le but d'en faire un square<sup>119</sup> et, par extension, un quartier pour les élites locales. Enfin, c'est en 1894, alors que Ferdinand Dagenais en est à son huitième mandat à la mairie de Saint-Henri, que la ville est érigée en « corporation de cité ».

---

<sup>119</sup> Ce sujet est traité à la section 3.4.

Les lots encore vacants situés dans la portion sud de la Place Saint-Henri sont peu à peu comblés. En 1890 le gouvernement canadien entreprend la construction d'un bureau de poste<sup>120</sup> en face de l'église. Certaines difficultés entraînent un retard, mais l'édifice est finalement complété en 1893. En 1890, attirée par la croissance et la prospérité de Saint-Henri, la Banque Jacques Cartier aménage une succursale au 3622 Notre-Dame<sup>121</sup>, en face du collège. Elle occupe ce bâtiment jusqu'à son déménagement en 1893, au 1950, rue Saint-Jacques<sup>122</sup>, dans un tout nouveau bâtiment que la banque fait ériger face à l'église paroissiale. Entre-temps, en 1891<sup>123</sup> on agrandit le collège Saint-Henri en ajoutant une nouvelle aile sur la rue Saint-Pierre.

Après la construction de la nouvelle banque et du bureau de poste, la Place Saint-Henri devient sans conteste le pivot de la vie politique, économique et sociale de Saint-Henri.



Figure 3.22 Le bureau de poste et la succursale de la Quebec Bank, avant 1906  
(Source : « St-Henri, Montréal. Le Bureau de poste », n.d., carte postale ; BANQ, CP 5619.)

<sup>120</sup> CUM, 1981, p. 40-41.

<sup>121</sup> John Lovell & Son, 1890, p. 856.

<sup>122</sup> John Lovell & Son, 1893, p. 699.

<sup>123</sup> Anonyme, 27 mai 1922, p. 2.

Une deuxième vague d'industrialisation touche Saint-Henri dans la seconde moitié des années 1890. C'est au cours de cette période que la trame urbaine de la portion sud de la Place Saint-Henri se complète. En 1897, les sœurs de Sainte-Anne font construire un pensionnat d'après les plans des architectes Joseph-Honoré MacDuff et Ludger Lemieux. Le bâtiment en pierre, qui comporte quatre étages, se dresse à côté de l'église Saint-Henri. Toute la partie nord de la place forme désormais un vaste ensemble à caractère religieux et éducationnel.



Figure 3.23 Couvent Sainte-Anne

(Source : « Pensionnat L'Ange-Gardien, St. Henri, Montréal, P.Q. », n.d., carte postale ; BANQ, CP 6070.)



Figure 3.24 Ensemble religieux et éducationnel de la Place Saint-Henri

(Source : SHSH.)

Au tournant du siècle, on retrouve donc sur la Place Saint-Henri l'église de la paroisse Saint-Henri des Tanneries et son presbytère, deux couvents pour jeunes filles dirigés par les sœurs de Sainte-Anne, un collège pour garçons dirigé par les frères des Écoles chrétiennes, un asile pour enfants administré par les sœurs grises, l'hôtel de ville, une caserne de pompiers, un poste de police, un bureau de poste et une banque. On y trouve également une panoplie de commerces qui ont opté pour cet emplacement central, y compris un hôtel, une pharmacie, un salon de barbier, une épicerie, un marchand de tabac, un marchand de friandises, une quincaillerie, un marchand de bottes et de chaussures, une blanchisserie, un atelier de réparation ainsi que la boutique d'une chapelière-pelletière et celle d'une couturière<sup>124</sup>.



Figure 3.25 Les bâtiments du secteur Place Saint-Henri au tournant du siècle  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

<sup>124</sup> John Lovell & Son, 1900, p. 505.

### 3.2.4 Les alentours de la place : la rue Notre-Dame

Les commerces de Saint-Henri se distribuent selon les principaux axes est-ouest de la ville, soit Notre-Dame et Saint-Jacques. Selon Yves Bellavance, à la fin des années 1880 les lots bordant ces deux rues sont presque tous occupés et les petits commerces se développent graduellement sur la rue Saint-Antoine et certains axes nord-sud<sup>125</sup>.

Dès 1887, une pétition est signée pour le prolongement d'une section de la rue Notre-Dame entre les rues Sainte-Marguerite et Gareau, au nord des abattoirs. Au sujet du prolongement de la rue Notre-Dame, Kathleen Lord explique que :

*The local elite was intent on establishing a viable main street. Anxious to establish more efficient transportation links with Montreal, the commercial and professional elite realized that a wider and longer street would augment the flow of people and goods in and out of their stores and offices. The 1890-91 expropriation plan was the outcome of business class interests domination the street [...] The deliberate attempts to design a commercial street were successful in terms of conversion of land to business uses. A significant increase in population and demand for services led to the entrenchment of business interests on the downtown section of the street. As development moved westward, the new section of Notre-Dame developed, with a streetscape comprised of stores [...], homes, a fire station [...], and the Dominion Abattoir [...] Vacant properties beyond the Dominion Abattoir were still available for land speculation and concentration of ownership<sup>126</sup>.*

Le prolongement de la rue Notre-Dame à l'ouest du secteur de la Place Saint-Henri aura pour effet de confirmer et de renforcer le rôle de la rue Notre-Dame en tant que principale artère de Saint-Henri. Or la Place Saint-Henri n'est pas située sur la rue Notre-Dame. Elle se trouve plutôt au nord de celle-ci. Certes, quelques mètres à peine la séparent de la rue principale, mais nous devons tenir compte qu'à cet endroit la voie de chemin de fer divise littéralement en deux le territoire de Saint-Henri et le tracé de l'ancien Upper Lachine Road comme nous pouvons le constater

---

<sup>125</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 11.

<sup>126</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 94-95.

sur la figure 3.26. Cette frontière ferroviaire isole la rue Saint-Jacques et la Place Saint-Henri de la rue Notre-Dame.

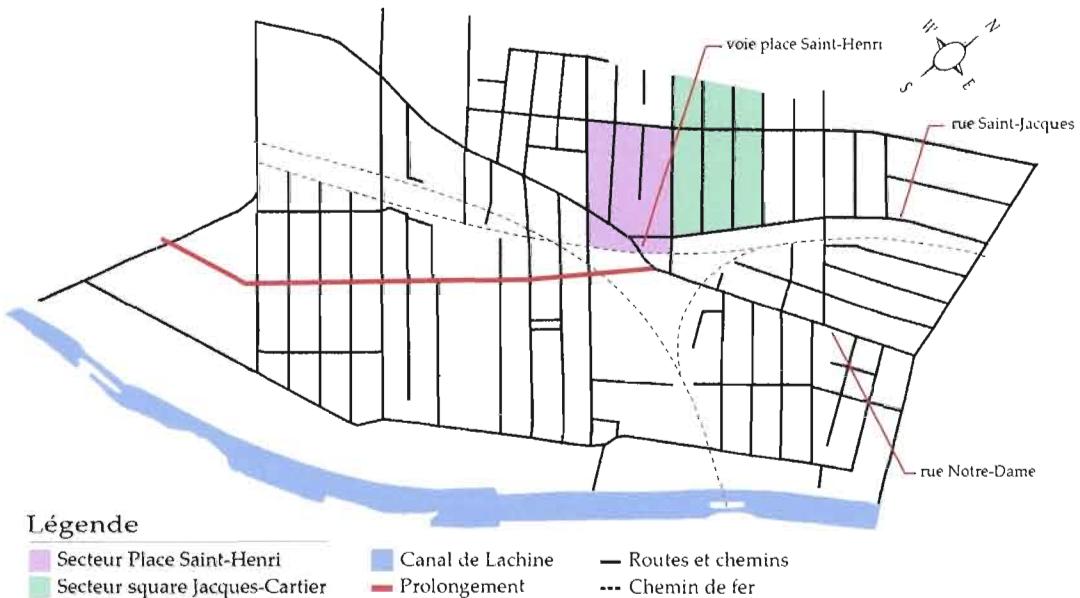


Figure 3.26 Prolongement de la rue Notre-Dame  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuilles 57, 59-64)

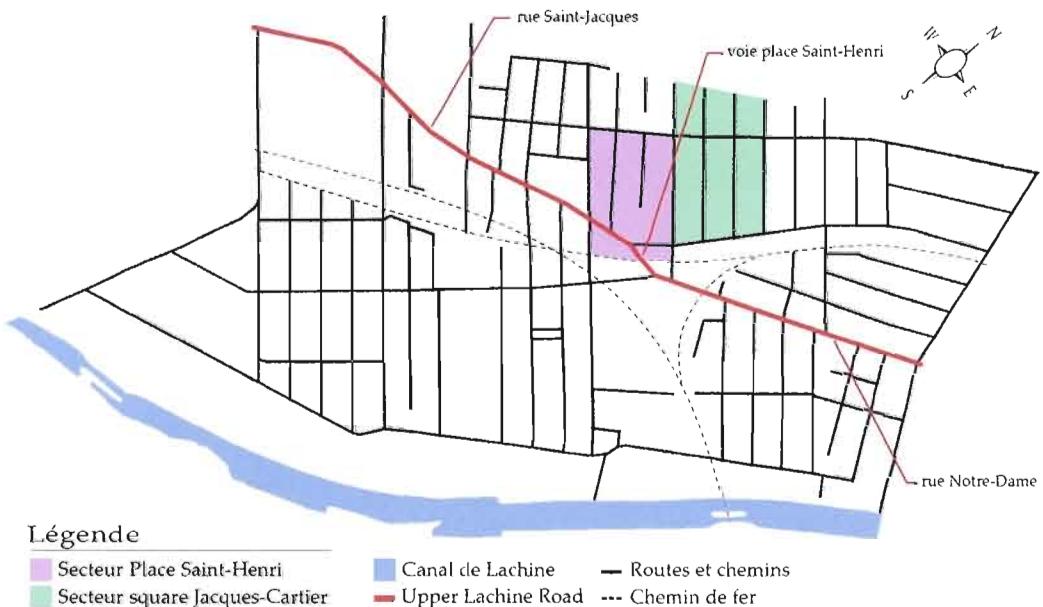


Figure 3.27 Tracé du Upper Lachine Road  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuilles 57, 59-64)

Selon Lord,

*[a]ccidents occasionally occurred, especially at the level crossing at the intersection of Notre-Dame and Place Saint-Henri [...] La Presse and The Montreal Daily Witness reported on at least nine accidents involving trains passing through Saint-Henri between 1893 and 1905<sup>127</sup>.*

Le problème de la circulation des trains est tel que la municipalité construit en 1898 une seconde caserne de pompiers sur la rue Notre-Dame au sud-ouest de la Place Saint-Henri afin de permettre une intervention plus rapide de la brigade de feu souvent retardée par le passage de trains d'une longueur interminable.



Figure 3.28 Le poste d'incendie numéro 24, 1901  
(Source : SHSH.)

Dès son aménagement en 1847, cette voie ferrée joue un rôle dans la configuration et le développement du territoire. Son impact est toutefois encore plus important après le prolongement de la rue Notre-Dame. En effet, les inconvénients causés par les fréquents passages des trains encouragent le développement commercial au sud de la voie ferrée. Par conséquent la rue Notre-Dame se développe, dans une certaine

---

<sup>127</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 169.

mesure, indépendamment de la Place Saint-Henri et de la rue Saint-Jacques, ce qui est particulièrement vrai après 1905, comme nous le verrons au chapitre suivant.

### 3.3 Un square pour l'élite

#### 3.3.1 L'ancienne ferme Brodie

Le secteur du futur square est situé sur les anciennes terres de la famille Brodie. Nous avons mentionné plus tôt que Hugh Brodie avait acquis ces terres par bail emphytéotique des sœurs hospitalières de Saint-Joseph, probablement vers 1840<sup>128</sup>. La famille exploite pendant plusieurs années de vastes vergers qui s'étendent jusqu'au village Notre-Dame-de-Grâce. La vaste demeure familiale est construite à Notre-Dame-de-Grâce en 1812. De nombreux immigrants écossais y trouvent refuge à leur arrivée. Au cours des années 1860, la famille commence le lotissement d'une partie des terres situées au nord du village de Saint-Henri des Tanneries. En janvier 1869, elle vend un lot de dimension considérable à la paroisse Saint-Henri des Tanneries pour la construction de l'église (fig. 3.29).

---

<sup>128</sup> En effet, à partir de 1840 une loi autorise les « propriétaires » à acheter leurs terres en payant une indemnité pour les frais de Seigneurie. (Kathleen Lord, 2000, p. 53.)

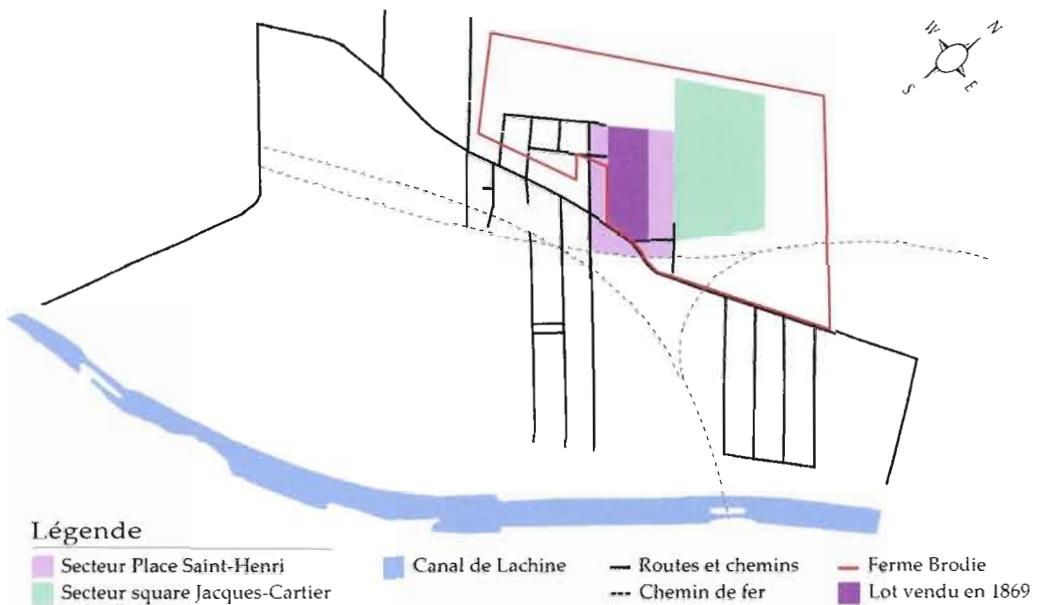


Figure 3.29 Carte synthèse, 1857 et 1868-1869  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après W.F. Drummond Jervois et H.S Sitwell, 1871 [surveyed 1868-1869]. (Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p.9.))

### 3.3.2 La Colonial Building and Trust Association

La majeure partie des terres de la famille Brodie est vendue en juillet 1873 à George Winks, Edward Mackay, William Cleding et James Rofs. Ceux-ci revendent le tout en novembre 1874 à la Colonial Building and Investment Association<sup>129</sup>, un trust formé notamment d'Edward Mackay, William Rodden et Philip. S. Ross. Ce dernier possède aussi de nombreux lots dans la partie nord-est de Saint-Henri. Selon Kathleen Lord, la Colonial est une sorte de spéculateur qui achète des terres puis y apporte certaines modifications dans l'optique de les revendre ensuite. Ces modifications peuvent être de plusieurs types, mais toujours en fonction des acheteurs visés, par exemple l'aménagement de parcs et de grandes avenues pour la

<sup>129</sup> Également connue sous le nom de *Colonial Building and Trust Association*.

bourgeoisie et la construction d'habitations à proximité des industries pour les ouvriers<sup>130</sup>. Selon l'annuaire Lovell, la Colonial se spécialise dans l'achat et la vente de terrains et de bâtiments. Une publicité y indique que : « *Money received and paid out for investment and building purposes*<sup>131</sup>. » La vente des lots une année après leur achat résulte probablement d'une opération de spéculation foncière visant à accroître la valeur des terrains<sup>132</sup>.

Peu de temps après l'acquisition du vaste terrain comptant plus de deux cent cinquante lots, l'entreprise entreprend la construction de trois ensembles de maisons, le premier sur l'avenue Metcalfe, le deuxième sur la rue Saint-Antoine et le troisième sur la rue Annie. Puisque la Colonial est spécialisée dans la promotion foncière et immobilière, plusieurs faits nous amènent à penser que ces trois ensembles sont en quelque sorte des maisons modèles. Tout d'abord, ils sont construits en trois endroits bien distincts sur la vaste propriété de la Colonial alors que la logique serait de les concentrer près d'un même lieu afin de réduire les coûts d'aménagement de nouveaux développements (fig. 3.30). De plus, chacun des ensembles comporte un nombre limité de logements, quatre pour l'ensemble Metcalfe, neuf pour l'ensemble Saint-Antoine et six pour l'ensemble Annie. Le point essentiel à retenir demeure cependant que nous retrouvons au moins deux types fort différents d'habitats (fig. 3.31 et 3.33) visant chacun une clientèle donnée.

<sup>130</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 81-82.

<sup>131</sup> John Lovell & Son, 1884, p. 331.

<sup>132</sup> Des contraintes de temps et la qualité des microfilms du bureau du Registre foncier du Québec à Montréal ne nous ont pas permis d'approfondir nos recherches sur le sujet.



Figure 3.30 Les trois ensembles de maisons construites par la Colonial Building and Trust Association

Les zones rouges représentent les ensembles.

(Source : Henry Whitmer Hopkins, 1879, feuilles 78-79, détail.)

La maison de l'ensemble Metcalfe compte deux étages pour un seul logement. Le parement extérieur était à l'origine en bois. Chaque maison est construite en retrait par rapport à la rue et occupe la moitié d'un lot. L'autre moitié est occupée par une maison identique, mais symétrique. Entre les deux maisons se trouve une allée qui permet d'accéder à l'arrière des bâtiments. Aucune ruelle n'est prévue en fond de lots. Le toit est à deux versants et présente une lucarne pignon devant de la maison. À l'origine, la profondeur de la maison correspondait à environ deux fois sa largeur et une galerie courait sur tout l'avant du bâtiment.



Figure 3.31 Ensemble Metcalfe, 741 à 757, avenue du Couvent  
(Sources : à gauche - Catherine Séguin, 2007 ; à droite - Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuille 59, détail.)

La Colonial entrevoyait certainement la construction d'une série de maisonnettes bien plus importantes que celles réellement bâties sur le site. Le développement prévu devait s'étendre vers la rue Saint-Antoine. La carte de 1890 montre bien que les deux maisons jumelées du centre sont accolées et encadrées par les deux autres. L'effet produit est des plus intéressants et permet d'imaginer l'apparence d'un développement plus intensif. Plusieurs éléments nous permettent de croire que ces maisons étaient destinées à des ouvriers qualifiés. Le parement extérieur en bois, matériau bon marché, indique que la maison est destinée à une population ouvrière. Par contre, certaines caractéristiques font en sorte que ces maisons –individuelles sur deux étages et possédant une marge de recul par rapport à la rue – sont uniquement accessibles financièrement à des ouvriers qualifiés.



Figure 3.32 741 à 757, avenue du Couvent  
(Source : Catherine Séguin, 2006.)

L'ensemble Saint-Antoine diffère totalement de l'ensemble Metcalfe. Il est composé de maisonnettes en rangée qui comptent chacune deux étages pour un seul logement. Les neuf maisonnettes sont réparties sur deux lots qui occupent toute la portion sud du quadrilatère formé par les rues Sainte-Anne, Saint-Antoine, Agnès et l'avenue Metcalfe, l'actuelle rue du Couvent. L'ensemble est construit en retrait par rapport à la rue et la façade de chacune des maisonnettes se répète à l'identique. Le toit est incliné et orné d'une corniche. Le matériau de recouvrement initial est la brique. Enfin, à l'origine le plan du bâtiment était carré, mais il a grandement évolué au fil des ans. La position en tête d'îlot sur une rue importante, généralement les lots les plus recherchés, révèle que les résidants ciblés avaient un statut social plus élevé que celui de l'ensemble Metcalfe. Cela se confirme également par l'utilisation de la brique, matériau plus dispendieux que le bois.

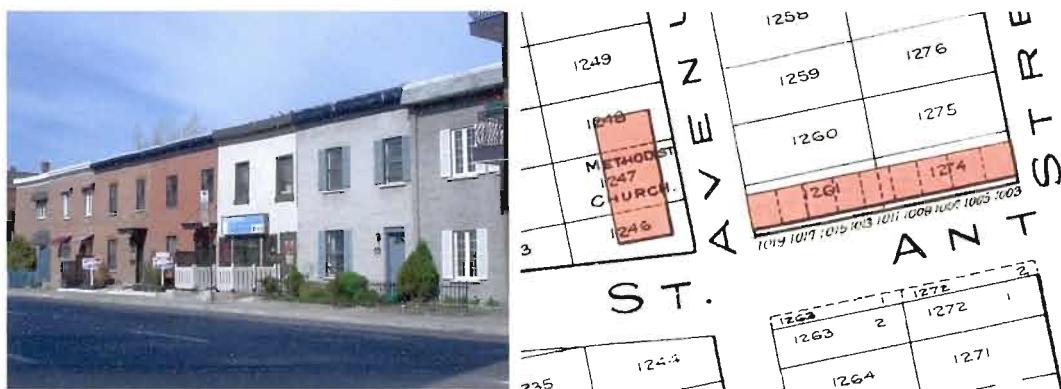


Figure 3.33 Ensemble Saint-Antoine, 3959 à 3979, rue Saint-Antoine  
(Sources : à gauche - Catherine Séguin, 2007 ; à droite - Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuille 59, détail.)

L'ensemble de logements de la rue Annie s'apparente probablement à l'ensemble Saint-Antoine, c'est-à-dire qu'il est constitué d'une série de maisonnettes en rangée en brique comportant chacune deux étages pour un seul logement. Par contre, l'ensemble n'est pas positionné en tête d'îlot et, par conséquent, est moins prestigieux que celui de la rue Saint-Antoine.

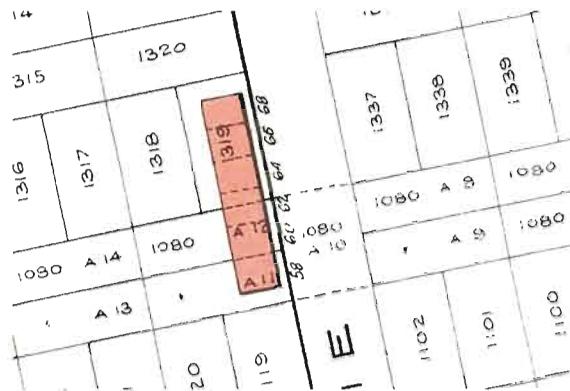


Figure 3.34 Ensemble Annie  
(Source : Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuille 59, détail.)

Nous n'avons pas été en mesure de trouver de documents attestant de la vision initiale de développement du territoire de la Colonial. En revanche, nous avons trouvé certains éléments concernant les premiers occupants de ces trois ensembles.

En ce qui concerne l'ensemble Metcalfe, les deux maisons du lot 1174 sont vendues par la Colonial au mois de septembre 1875 à Edward Barnes, *wireworker* de son métier. Il réside au numéro 39 et loue probablement le numéro 37 à E.W. Barnes, qui exerce le même métier. Les deux maisons du lot 1173 sont achetées par le maçon Jean-Baptiste Saint-Pierre en 1875<sup>133</sup>. Celui-ci habite au numéro 43 et, selon toute vraisemblance, loue le numéro 41 au charpentier Léandre Taillefer<sup>134</sup>.

À l'inverse, l'ensemble Annie accueille des locataires dès 1875-1876<sup>135</sup>. Il en sera ainsi jusqu'à la vente de l'immeuble à l'Imperial Tobacco en 1913. Parmi les premiers occupants, se trouvent Robert Duffin, menuisier, et C. William Willimott, expert en géologie.

<sup>133</sup> Soit le 41 de l'avenue Metcalfe (partie nord-ouest du lot) le 30 septembre 1875 et le 43 de l'avenue Metcalfe (partie sud-est) le 4 novembre 1875.

<sup>134</sup> John Lovell & Son, 1876, p. 774.

<sup>135</sup> John Lovell & Son, 1876, p. 764, 775.

Enfin, bien que de façon générale les logements de l'ensemble Saint-Antoine soient loués, certains sont vendus, notamment le numéro 1019 qui est acheté le 23 octobre 1875 par le *carriagemaker* Micheal Cussack. Parmi les locataires de cet ensemble, on trouve le négociant Patrick Julian, le manufacturier Thomas Ecroyd et le charpentier Joseph Levey.

D'après nos recherches, la Colonial Building and Investment Association n'a pas construit d'autres bâtiments dans le secteur. En 1884, elle met fin à ses activités et les propriétés foncières et immobilières de l'entreprise sont liquidées peu de temps après. La plupart des lots sont acquis par la succession d'Edward Mackay<sup>136</sup> en avril 1886. Celle-ci continue de jouer le même rôle que la Colonial jouait au cours des dernières années, soit vendre les lots vacants à des particuliers ou des entreprises tout en continuant à louer certains des logements construits en 1875.

### 3.3.3 La création du square

Après la construction de l'hôtel de ville en 1883, le cœur administratif et institutionnel de Saint-Henri est bien défini. Toutefois, la situation est tout autre sur le plan résidentiel : les membres de l'élite locale sont répartis un peu partout dans la ville et parfois même en périphérie, comme l'illustre la figure 3.35. Les rues Saint-Henri, Saint-Bonaventure et Saint-Joseph sont recherchées, mais certains membres de l'élite locale résident également sur les rues Saint-Philippe, Saint-Augustin, Bourget et même Atwater<sup>137</sup>, à la limite de la ville concurrente voisine, Sainte-Cunégonde.

<sup>136</sup> Edward Mackay est président de la *Colonial* à partir de 1877, probablement jusqu'à son décès en mai 1883. (John Lovell & Son, 1877, p. 346 ; John Lovell & Son, 1882, p. 281.)

<sup>137</sup> Bélisle, 1992, p. 5.

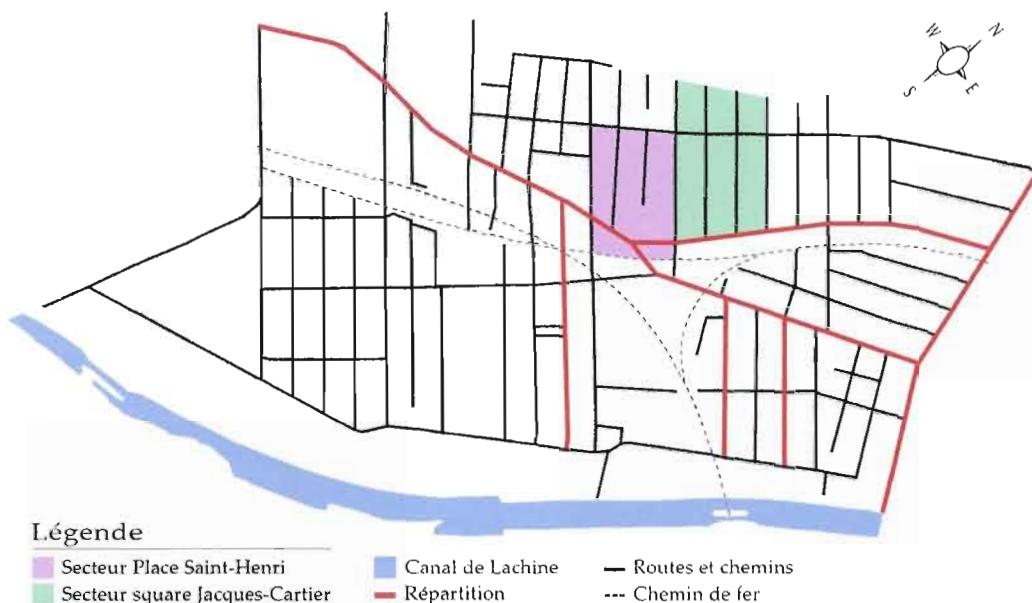


Figure 3.35 Répartition des élites locales, 1890  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feilles 57, 59-64)

À l'automne 1890, le conseil municipal vote à l'unanimité un règlement d'emprunt pour acquérir un grand terrain de la succession Mackay dans le but de créer un square public et, par extension, un quartier résidentiel pour les élites locales. Le compte rendu de la session du 30 octobre 1890 se lit ainsi :

Entendu qu'il est dans l'intérêt de la ville de St-Henri d'avoir un parc public et qu'il convient d'en faire l'acquisition sans délai pour le bien être [sic] des habitants de ladite ville : il est résolu et adopté à l'unanimité que le lopin de terre comprenant seize lots<sup>138</sup> [...] soient achetés à même le fonds spécial de la ville de la succession Edward Mackay de Montréal<sup>139</sup>.

Certaines conditions sont spécifiées, notamment que :

1<sup>e</sup> La Corporation de la ville de St-Henri devra commencer la plantation des arbres et autres améliorations publiques inhérentes à un parc public pas plus tard qu'au commencement du mois de juillet prochain.

<sup>138</sup> Ces lots portent les numéros 1289 à 1298 inclusivement et 1140 à 1145 inclusivement.

<sup>139</sup> Séance spéciale de conseil de la Ville de Saint-Henri, 30 octobre 1890, p. 132-133.

2<sup>e</sup> La ville de St-Henri ouvrira et macadamisera d'une manière convenable une rue de 50 pieds de large<sup>140</sup> dans la ligne des lots 1139 et 1146 pourvu que les propriétaires des lots 1146 et 1147 appartenant à la succ. Ed. Mackay soient retournés de façon à ce que les dits lots 1146 et 1147 aient leur front sur la dite [sic] rue projetée et le lot n° 1139 appartenant à L. Robert et le lot n° 1138 appartenant à H. Martin soient également retournés de manière à avoir aussi leur front respectif sur la dite rue projetée, sans droit de passage ou de sortir cependant sur la dite rue projetée, et ce, à peine d'une amende ou pénalité de cinq cents piastres et de n'y construire que des maisons convenables en pierre ou en briques dans le genre ou à peu près semblables au bloc de maisons actuellement construites par J. Jacob sur la rue Willie<sup>141</sup>.

3<sup>o</sup> La succession Ed. Mackay s'oblige de plus à mettre une clause dans ses contrats de vente pour tous les terrains lui appartenant et faisant front au dit lopin de terre à savoir, sur les rues Willie, Agnès, St-Antoine et la dite rue projetée (à l'exception de lots vendus avant ce jour par la dite succession) au 2<sup>e</sup> paragraphe, à l'effet d'obliger les nouveaux acquéreurs des dits lots, de n'y construire que des maisons convenables, en pierre ou briques, dans le genre ou à peu près semblables du bloc construites par M. Joseph Jacob sur la rue Willie et dont il est fait mention dans le deuxième paragraphe de la présente résolution, et ce, sans une pénalité de mille dollars avec l'entente expresse qu'aucune des dites maisons, bâties ou terrains faisant front sur les dites rues Agnès, Willie, St-Antoine et la rue projetée n'auront droit d'avoir des passages ou sorties pour les voitures, chevaux, vaches et autres animaux et ce sans une pénalité ou somme de (\$ 500,00) cinq cents dollars<sup>142</sup>.

L'historien Jean Bélisle a reconstitué la forme originale du square :

[il s'articule] autour du bassin de la fontaine d'où partent huit sentiers radio-centriques ; quatre aboutissent dans le milieu de ses côtés et quatre dans les angles. Un sentier de ceinture double le trottoir à l'intérieur du square. Enfin, le bassin est également entouré par un sentier. Les espaces triangulaires délimités par ces sentiers sont gazonnés et entourés d'arbres.

Le square Jacques-Cartier s'inscrit ainsi dans une tradition française dont l'un des exemples les plus connus est la place des Vosges à Paris (fig. 3.36). C'est vraisemblablement en lien avec cette même tradition que le conseil municipal

<sup>140</sup> Cela équivaut à 15 mètres.

<sup>141</sup> Le conseil fait référence à la série de maisons portant aujourd'hui les numéros 717, 719 et 721 de la rue Laporte, occupant les lots 1127 et 1128. La succession Edward Mackay vend au cours de l'été 1890 le lot 1128 à Joseph Jacob puis une partie du lot 1127, une semaine plus tard, à Ferdinand Dagenais. (Anonyme, 8 août 1890, p. 15 ; Anonyme, 15 août 1890, p. 14.)

<sup>142</sup> Séance spéciale de conseil de la Ville de Saint-Henri, 30 octobre 1890, p. 133-134.

décidera, comme nous le verrons plus loin, d'agrémenter le bassin du square d'un monument à la gloire de Jacques Cartier.

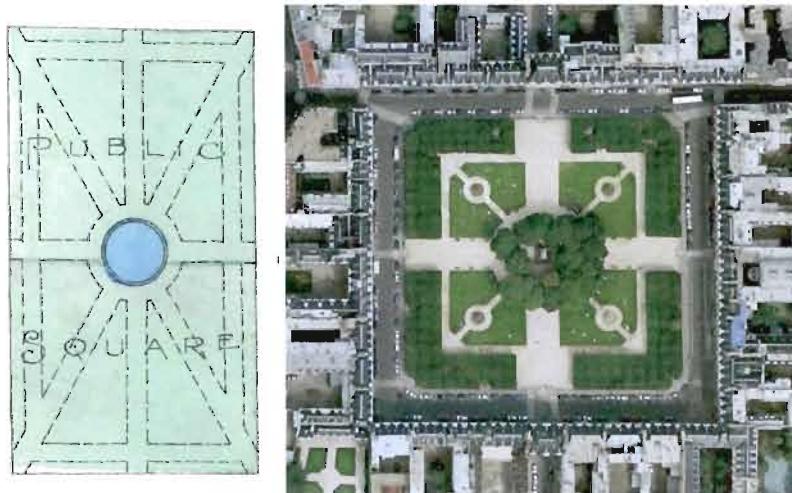


Figure 3.36 Comparaison du square Jacques-Cartier et de la place des Vosges  
(Sources : à gauche – Chas E. Goad Co., 1913, feuille 209 (détail) ; à droite – Google. *Google Maps*. 2008. En ligne.)

Peu de temps après l'achat du terrain, la municipalité fait percer une rue au sud du square qu'elle nomme l'avenue du Parc<sup>143</sup>. Certains résidants de Saint-Henri parmi les mieux nantis font bâtir leur résidence près du nouveau square. Peu de maisons unifamiliales sont érigées. Les propriétaires de cette première vague de constructions résidentielles qui s'étend de 1891 à 1893 optent plutôt pour des résidences personnalisées comportant un ou plusieurs logements pouvant être offerts en location. Ce type de construction garantit, dans une certaine mesure, un revenu aux propriétaires résidant sur place. Peu à peu, les maisons présentant toutes les caractéristiques de l'architecture à la mode en cette fin de siècle se dressent ça et là. On construit non seulement sur les lots faisant face au square, mais également sur l'avenue Metcalfe et la rue Annie.

---

<sup>143</sup> John Lovell & Son, 1891, p. 922-946.



Figure 3.37 La terrasse Guay  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)



Figure 3.38 Résidences situées sur l'avenue Laporte  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)



Figure 3.39 Résidences situées sur la rue Agnès  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)



Figure 3.40 Résidences sur la rue Annie  
(Source : Catherine Séguin 2007.)



Figure 3.41 Résidences sur l'avenue Metcalfe  
(Source : Catherine Séguin 2006.)

Le 6 juillet 1892, le conseil municipal donne le mandat à Toussaint Aquin, président du comité du parc et futur maire de Saint-Henri, d'engager un sculpteur pour la réalisation d'un monument pour le square. Une semaine plus tard, le conseil vote en faveur de l'attribution d'une somme de mille huit cents dollars au sculpteur Joseph-Arthur Vincent pour la réalisation d'un monument au milieu du bassin du parc. Au cours de la même séance, le conseil vote l'achat d'une tondeuse à gazon pour l'entretien du parc. L'entente entre la municipalité et le sculpteur est officialisée en

décembre 1892. Le contrat spécifie que « Vincent doit exécuter une sculpture représentant Jacques Cartier avec ses accessoires<sup>144</sup> ».

Le 14 juin 1893, le monument est inauguré devant une foule évaluée à près de 10 000 personnes<sup>145</sup>. Pour l'évènement, les maisons et les rues sont décorées de drapeaux et de lanternes chinoises. *La Patrie* et *La Minerve* relatent ainsi l'événement :

À 8 heures, au milieu des applaudissements de la foule au son de la musique, Jacques Cartier nous apparut tel que dans notre imagination devait être le héros : la main gauche appuyée sur le pommeau de son épée, la main droite tournée vers l'ouest, le but de ses aspirations, de ses voyages.

Les ténèbres avaient déjà enveloppé la terre, mais les jets de lumière lancés par l'explosion de nombreuses pièces pyrotechniques enveloppaient la statue d'une auréole de diverses nuances, ce qui formait un tableau tout à fait féerique<sup>146</sup>.

Bon nombre de politiciens sont présents pour l'occasion, dont l'ancien premier ministre du Québec, le député fédéral d'Hochelaga et les maires de Montréal et de Saint-Henri. Les festivités entourant l'inauguration du monument sont couronnées de succès !

---

<sup>144</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 6.

<sup>145</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 10.

<sup>146</sup> Anonyme, 15 juin 1893, p. 1-2.



Figure 3.42 Monument Jacques-Cartier  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Le domaine de la construction suit généralement les cycles d'activité économique. Par conséquent, le ralentissement économique de la seconde moitié des années 1890 et la crise du début du siècle entraînent une baisse d'activité dans le domaine de la construction résidentielle. De nouvelles résidences sont érigées autour du square qui porte désormais le nom de Jacques-Cartier, mais à un rythme beaucoup plus lent qu'au cours des années précédentes. En fait, la situation est pratiquement au point mort, en particulier de 1899 à 1903 puisque seules deux résidences sont construites<sup>147</sup>. Comme l'illustre la figure 3.44, la trame urbaine est loin d'être complétée en 1905.

---

<sup>147</sup> L'une d'elles est la maison du maire Guay.



Figure 3.43 La résidence du maire Guay  
(Source : Anonyme, 17 juillet 1909, p. 12.)



Figure 3.44 Évolution du secteur du square Jacques-Cartier, 1890-1905  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

### 3.4 Du village d'artisans à la cité prospère

#### 3.4.1 Prépondérance du vieux village

Au début de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le village est en pleine expansion. De 1852 à 1861, la population passe de 600 à 1943 personnes. À la demande des résidants du village et en réaction à cette augmentation de population, l'évêque de Montréal érige une nouvelle paroisse du nom de Saint-Henri des Tanneries. La nouvelle paroisse englobe, bien entendu, le village de Saint-Henri des Tanneries, mais également les villages de Saint-Augustin et de Delisle. En remplacement de la chapelle existante est érigée une imposante église à la rencontre des villages de Saint-Henri des Tanneries et de Saint-Augustin.

Dès les débuts de la paroisse, on perçoit la prépondérance de Saint-Henri des Tanneries sur les deux autres villages de même que la permanence d'une référence aux tanneurs et aux tanneries. En effet, le nom de la paroisse emprunte celui du vieux village et il arrive parfois que les anciennes appellations de Saint-Henri des Tanneries, notamment les Tanneries des Rolland, soient associées ou même remplacent les noms de ces villages. En fait foi un article de *L'Opinion publique* du 25 août 1870 qui relate un grand incendie dans le village de Saint-Augustin : « Un incendie terrible détruisait dans la nuit du 18, 30 à 40 maisons aux Tanneries des Rolland et jetait 150 familles sur la voie publique<sup>148</sup>. » Cet autre article, simplement intitulé « Les Tanneries des Rolland », dresse un portrait de la paroisse Saint-Henri des Tanneries en ces termes :

On désigne, sous ce nom [Tanneries des Rolland], une localité qui se trouve à l'ouest de Montréal sur le chemin de Lachine, et qui comprenait autrefois quelques maisons éparses sur une étendue de terre à moitié cultivée. C'est aujourd'hui une belle et grande paroisse de 9,000 âmes, remarquable par l'activité de sa population, dont une grande partie est employée dans les

---

<sup>148</sup> Anonyme, 25 août 1870, p. 271.

manufactures du canal et la construction des vaisseaux. On y élève en ce moment une belle et spacieuse église<sup>149</sup>.

Le chantier naval dont il est question est situé au village Delisle, près de Montréal. La prépondérance du village de Saint-Henri des Tanneries sur les deux autres villages de la paroisse s'illustrera enfin dans le nom « Saint-Henri » choisi pour désigner la municipalité constituée en 1875. Cette même année, le village Delisle obtient la création de la paroisse Sainte-Cunégonde à partir du démembrement de la paroisse Saint-Henri des Tanneries. Si les autorités ecclésiastiques cherchent à encourager l'harmonie entre les deux paroisses en nommant cette nouvelle paroisse du nom de la femme d'Henri II<sup>150</sup>, cela est peine perdue puisque dès 1876 l'ancien village Delisle se sépare et prend le nom de Sainte-Cunégonde. S'ensuivra une rivalité entre les deux territoires qui s'inscrira dans la sphère économique, mais également dans la sphère plus intangible de la renommée et de la popularité.

### 3.4.2 Des Tanneries des Rolland à Saint-Henri, ville industrielle

Malgré le fait que la dernière tannerie artisanale ait fermé ses portes au cours des années 1860, la paroisse demeure associée à son ancienne réalité de village de Tanneurs comme le démontrent les articles de journaux cités ci-dessus. Les journalistes ne sont pas les seuls à perpétuer cette référence. En fait, les liens unissant le territoire et ses anciennes tanneries sont tellement forts dans la mémoire collective que même le gouvernement canadien y fait référence en nommant le bureau de

<sup>149</sup> Louis-Olivier David, 19 mars 1870, p. 82.

<sup>150</sup> Selon les chroniques de l'époque, Henri II et sa femme Cunégonde corégnaien sur leur empire. Ils ont tous deux été canonisés. Voir la figure 3.3.

poste « Tannery West<sup>151</sup> », tout comme le Grand Tronc désigne son dépôt de marchandises<sup>152</sup> situé au village sous le nom de « Tannery Junction ».

Mais l'époque est aux machines et aux cheminées fumantes, à la consommation et à la spéculation. En cette période d'importants développements pour les municipalités autour de la métropole canadienne, la ville de Saint-Henri a de grandes ambitions. La municipalité fait un premier pas vers l'atteinte de ses objectifs en prenant pour nom « Saint-Henri », abandonnant du coup toutes références aux anciennes tanneries du village. Ce faisant, elle tourne le dos au monde artisanal, représenté par les tanneries de Saint-Henri, un passé qui est, à juste titre, passé.

La politique municipale d'urbanisation du territoire illustre parfaitement le désir et la volonté des autorités de s'illustrer non seulement par rapport à sa rivale, la ville de Sainte-Cunégonde, mais également sur le plan régional. Le pari est gagné puisque, en 1905, selon Ernest J. Chambers, « [a]s an industrial centre Saint-Henri ranks second to Montreal in the Province of Quebec, and third by population, namely, 25,000.<sup>153</sup> » D'ailleurs, dans son ouvrage *The Book of Canada: Illustrating the Great Dominion* publié en 1905<sup>154</sup>, Chambers consacre une dizaine de pages à Saint-Henri, décrivant la ville sous ses diverses facettes et illustrant ses propos de nombreuses photographies. Les seules autres villes canadiennes auxquelles il porte autant ou davantage d'intérêt sont Montréal « *the Canada's Commercial Metropolis* », Québec, « *the Ancient Capital* », et Ottawa, « *the Capital of Canada* »<sup>155</sup>.

<sup>151</sup> C'est d'ailleurs sous la dénomination « Tannery West » que les annuaires Lovell identifient le village de Saint-Henri des Tanneries entre 1871 et 1875. (John Lovell & Son, 1871, p. 529 ; John Lovell & Son, 1875, p. 702.)

<sup>152</sup> Selon un article de *La Minerve* daté de septembre 1862, on y trouve déjà un dépôt à cette date. (Anonyme, 27 septembre 1862, p. 2.)

<sup>153</sup> Ernest J. Chambers, 1905, p. 300.

<sup>154</sup> Ernest J. Chambers, 1905, 420 p.

<sup>155</sup> Ernest J. Chambers, 1905, p. 8.



Figure 3.45 Le conseil municipal de Saint-Henri  
(Source : Ernest J. Chambers, 1905, p. 298.)

### 3.4.3 Le pivot de la vie politique, économique et sociale

Au début de cette période, le village de Saint-Henri des Tanneries compte deux pôles de développement : d'une part la chapelle érigée en 1810 par les sulpiciens et d'autre part l'ensemble composé des bâtiments de la ferme Brodie, de l'ancien moulin et du nouveau « cœur ferroviaire ». L'importance et la situation stratégique de ce dernier pôle sont confirmées dès 1869 par la construction de l'église paroissiale.

Si les religieux investissent rapidement la Place Saint-Henri, il faut attendre quelques années avant que la municipalité fasse de même. En effet, les premières années de Saint-Henri sont marquées par une forte instabilité politique. L'église paroissiale est le principal pôle de développement, mais son attraction est partiellement disputée

par la portion du Upper Lachine Road située au sud des rails à proximité de l'ancien moulin (fig. 3.46).



Figure 3.46 Répartition des institutions publiques et religieuses situées près de la Place Saint-Henri, 1879

Les points rouges indiquent l'emplacement des institutions et le cercle jaune identifie l'emplacement de l'ancien moulin.

(Source : Henry Whitmer Hopkins, 1879, feuilles 78-79, détail.)

L'élection d'Alphonse Charlebois à la mairie de la ville inaugure une ère de changement. L'homme d'affaires entend bien donner de Saint-Henri l'image d'une ville prospère. Sous son autorité, le conseil municipal décide de se doter d'un hôtel de ville digne de ce nom<sup>156</sup>. La construction de l'hôtel de ville en 1883 inaugure une ère de changement puisque dès lors tous les services municipaux sont rapatriés sur la Place Saint-Henri. Au cours des années qui suivent, la municipalité effectue ça et là divers travaux sur la place. Elle acquiert en 1888 une portion de terrain

<sup>156</sup> Depuis 1877 les locaux de la municipalité sont situés au sous-sol du collège Saint-Henri.

appartenant à la fabrique dans le but d'élargir les rues Saint-Jacques et Notre-Dame et ainsi améliorer les différents points de vue. De plus, elle accorde une attention particulière à l'aménagement de la place. Comme le souligne Kathleen Lord : « *By 1903, the only cement sidewalks were those in front of the city hall on Place Saint-Henri and on Bernard property at the intersection of Notre Dame and rue de la Gare, which led down from the wooden bridge to the Grand Trunk station<sup>157</sup>.* »

Outre l'intérêt que la municipalité porte à l'aménagement de la place, la venue d'une institution bancaire et d'un bureau de poste au début des années 1890 contribue à valoriser le site tout en confirmant définitivement l'importance et le rôle de la place. Il est pertinent de souligner ici brièvement le contexte dans lequel s'insère la construction de ce bureau de poste. À l'époque, le gouvernement canadien cherche à souligner davantage sa présence dans tout le pays. Pour ce faire, il décide de renforcer son image par l'entremise de l'architecture. La construction du bureau de poste de Saint-Henri, d'après les dessins de l'architecte Alphonse Raza<sup>158</sup> qui jouit d'une excellente réputation, s'inscrit dans ce mouvement. Conséquemment, ce bâtiment consacre la ville de Saint-Henri, mais également le rôle de la place au sein du paysage de la municipalité.

La concentration d'institutions et d'entreprises confère au secteur de la Place Saint-Henri un rôle de pivot de la vie politique, économique et sociale. C'est ainsi que Kathleen Lord décrit la situation :

*A place situated along a road is increasingly imbued with special meanings, specific feelings, and various recollections distinct from those of its final destination. The place*

<sup>157</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 163.

<sup>158</sup> Nous devons à cet architecte montréalais de nombreuses réalisations, entre autres l'agrandissement et la restauration de l'ancien édifice de la douane rue Saint-Paul (1881-1882), du « vieux » palais de justice de Montréal (1890-1894) et du magasin-entrepôt Esprit-Généreux (1901), ainsi que la conception de l'édifice Alexandre-Bourgeau (1888-1889) et de la maison d'Arthur-Édouard Dubuc (1894).

*takes on a particular significance in people's minds and memories through social interactions, daily and select events related to it.*

*Place Saint-Henri was such a place. Originally situated on the Upper Lachine Road, Hugh Brodie's land was transformed to a town centre by the late nineteenth century as various ecclesiastical and civil buildings, the parish church, school, post office, and town hall, were erected there. It attained a special status in the daily lives of Saint-Henri's people. As the heart of the community, Place Saint-Henri had a unique symbolic significance. It brought together institutional structures which represented the Church and State, powerful forces in Quebec society affecting the daily lives of Saint-Henri's people in a multitude of ways. »<sup>159</sup>*

Mais il n'y a pas que les usages et les interventions de la municipalité ou des autres institutions qui soulignent et mettent en valeur le secteur de la Place Saint-Henri. Plusieurs illustrations, publiées de 1867 à 1905 dans les journaux ou les magazines, ont pour sujet des bâtiments situés sur la Place Saint-Henri, notamment l'église paroissiale. Une carte illustrée (fig. 3.47) d'Achille-Cléophile-Amédée Bissonnette pour faire la promotion de lots à vendre à la Côte-Saint-Antoine, au nord de Saint-Henri, est particulièrement intéressante. En effet, malgré que les lots concernés se situent à l'extérieur des limites de Saint-Henri, la trame urbaine de même que de nombreux bâtiments de la municipalité y sont représentés, notamment tous ceux qui se trouvent au nord de la rue Saint-Jacques. Ainsi, on reconnaît l'église et le presbytère de la paroisse Saint-Henri des Tanneries, le collège de Saint-Henri, l'asile de Saint-Henri, le couvent de Sainte-Anne et le square Jacques-Cartier. Cette carte ne se voulait pas une représentation exacte de la réalité, certains bâtiments présentés n'ont jamais existé tandis que d'autres diffèrent considérablement, mais elle est symptomatique de l'importance et du prestige de Saint-Henri au début des années 1890. De fait, on note la présence d'églises, d'usines à cheminée fumante, de bâtiments à quatre étages, de deux lignes de chemin de fer, d'une gare et d'un square aménagé. À l'inverse, les seuls immeubles et installations de la Côte-Saint-Antoine illustrés sont le Montreal Amateur Athletic Association Lacrosse Grounds,

---

<sup>159</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 178-179.

une ligne de chemin de fer et quelques rares bâtiments. Par conséquent, il est clair que le promoteur a misé sur la proximité de Saint-Henri pour vendre les lots de la Côte-Saint-Antoine.

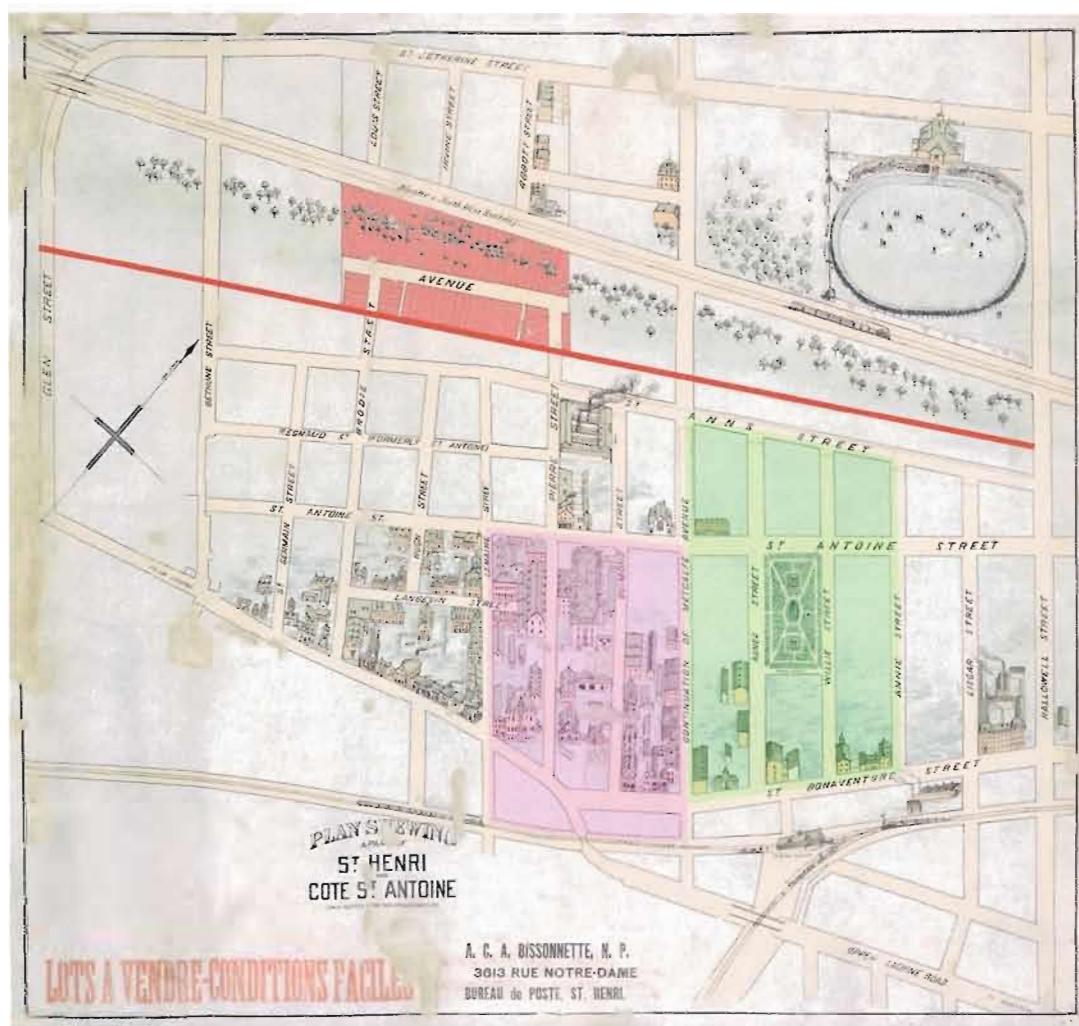


Figure 3.47 Lots à vendre, à la Côte-Saint-Antoine, vers 1891  
 Les lots en rose sont à vendre. La ligne rouge indique la limite entre la Côte-Saint-Antoine (en haut) et la ville de Saint-Henri (en bas).  
 (Source : Achille-Cléophile-Amédée Bissonnette, vers 1891.)

Enfin, dès le début du siècle, de nombreuses cartes postales illustrant des bâtiments de Saint-Henri sont ainsi publiées. À l'instar des images présentées dans les

journaux et les revues, ces photographies et ces dessins portent la plupart du temps sur des bâtiments de la Place Saint-Henri et sur le monument Jacques-Cartier. Toutefois, puisqu'il s'agit d'un phénomène qui se manifeste surtout après l'annexion de Saint-Henri à Montréal et qu'il est difficile d'établir avec exactitude la date de publication de ces cartes, nous traiterons plus amplement de cette question au chapitre suivant.



BÉNÉDITION DE CLOCHE À SAINT-HENRI (VIA MONTRÉAL). — Photo. E. Marchand, amateur

Figure 3.48 Bénédiction des cloches de l'église Saint-Henri  
(Source : Anonyme, 30 novembre 1895, p. 459, 463.)



LA FÊTE NATIONALE DANS LA PARTIE OUEST DE MONTRÉAL. — Photo. E. Marchand, amateur

Figure 3.49 Le défilé de la fête nationale à l'angle des rues Saint-Jacques et Notre-Dame  
(Source : Anonyme, 11 juillet 1896, p. 166.)

### 3.4.4 Un square pour les élites et un exemple de patriotisme

L'aménagement du secteur du square Jacques-Cartier résulte dès le départ d'une volonté municipale, contrairement au secteur de la Place Saint-Henri où sont intervenus dans un premier temps les instances religieuses et le libre marché avant que les autorités municipales investissent réellement les lieux. Le square est créé par les autorités municipales pour les élites locales. Cela revient à dire qu'il a été créé pour et par les élites municipales. L'industrialisation de plus en plus importante de la ville a amené les autorités à planifier et à créer une petite oasis de verdure et d'air pur loin du canal, des cheminées d'usine et des quartiers d'ouvriers.

L'emplacement choisi pour le futur square est particulièrement révélateur de la vision du conseil municipal. On remarque à la figure 3.50 que le square est situé à proximité de la Place Saint-Henri, donc du centre décisionnel de la ville, tout en étant relativement difficile d'accès, puis que seule la rue du Couvent relie la partie sud de Saint-Henri au square. La figure 3.51 met en relation le square avec son environnement. On constate que les résidences construites après la création du square tournent le dos aux secteurs ouvriers et « regardent » vers la montagne.

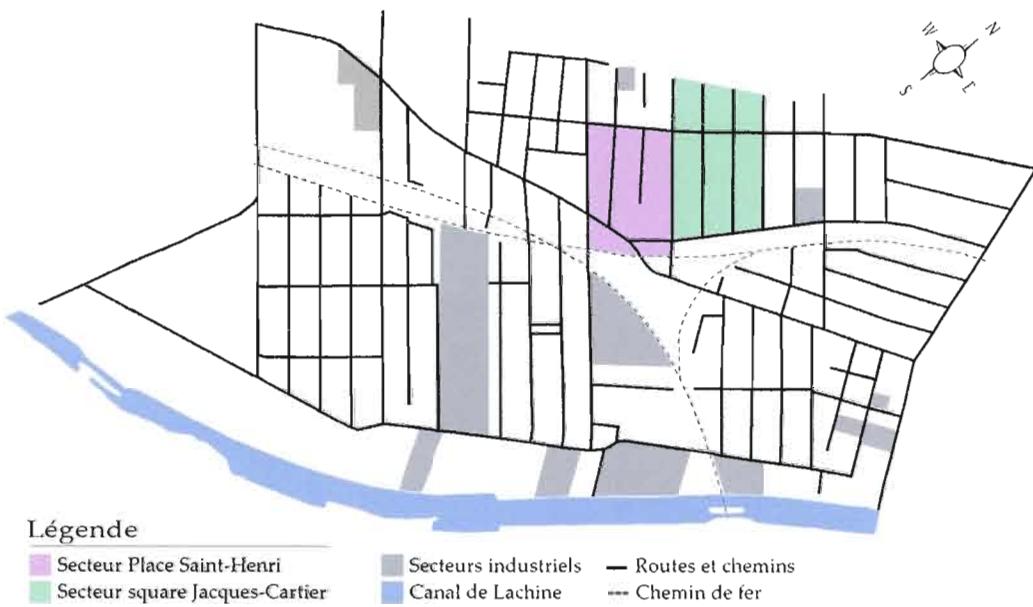


Figure 3.50 Carte synthèse des industries et des manufactures, 1890  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, vol. 4, feuilles 57, 59-64.)

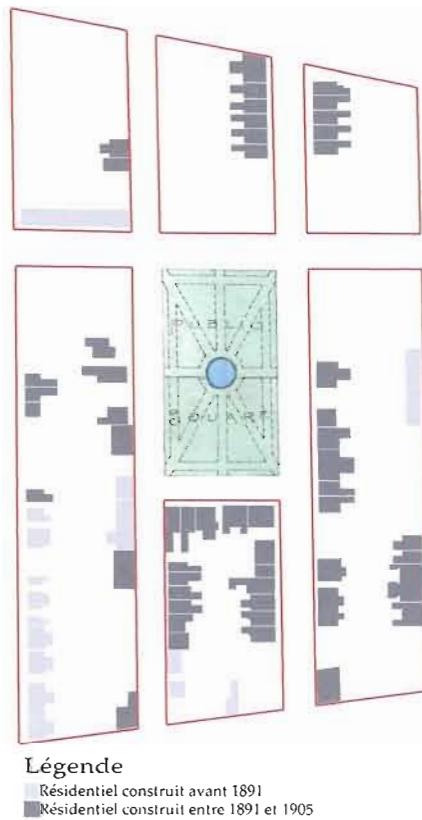


Figure 3.51 Le square dans son environnement, 1905  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

En 1890, les lots du secteur du square Saint-Henri appartiennent pour la plupart à la succession Edward Mackay. À l'achat du terrain, la ville émet certaines conditions quant à la qualité et au style des bâtiments construits sur les lots bordant le square, cela afin de préserver le caractère résidentiel et un certain statut social. Elle précise que les contrats de vente de la succession doivent spécifier que les nouveaux acquéreurs de lots ayant front sur le square devront y construire « des maisons convenables, en pierre ou briques, dans le genre ou à peu près semblables du bloc construites [sic] par M. Joseph Jacob sur la rue Willie »<sup>160</sup> (fig. 3.52) sous peine de

---

<sup>160</sup> Séance spéciale du conseil de la Ville de Saint-Henri, 30 octobre 1890, p. 133-134.

recevoir une amende. La ville s'assure ainsi de contrôler les gens venant s'établir autour du square, à une époque où l'on construit principalement des maisons en bois à Saint-Henri.



Figure 3.52 Maisons construites par Joseph Jacob en 1890  
(Source : Ernest J. Chambers, 1905, p. 300.)

En contrepartie, la municipalité s'engage à ouvrir une rue au sud du square et à planter des arbres pour l'été 1891. Mais l'implication de la municipalité ne s'arrête pas à la simple création du square. En juillet 1892, moins de deux ans après l'achat du terrain, le conseil vote un budget pour l'achat d'une tondeuse pour entretenir le parc. Au cours de la même réunion, il vote également pour la réalisation d'un monument au centre du bassin du square. Le dévoilement du monument le 14 juin 1893 est l'occasion de grandes festivités. Sont présents pour l'occasion, outre les élus de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde, plusieurs politiciens importants, dont Honoré Mercier, député à l'Assemblée nationale et ancien premier ministre du Québec, Alphonse Desjardins, sénateur et maire de Montréal, et Sévérin Lachapelle, député du comté d'Hochelaga. Tous les grands quotidiens montréalais de langue

française<sup>161</sup> de même que *The Gazette* et *Le Monde illustré* relatent l'événement. Ce dernier y consacre même toute la page couverture de son édition du 1<sup>er</sup> juillet 1893 (fig. 3.53).

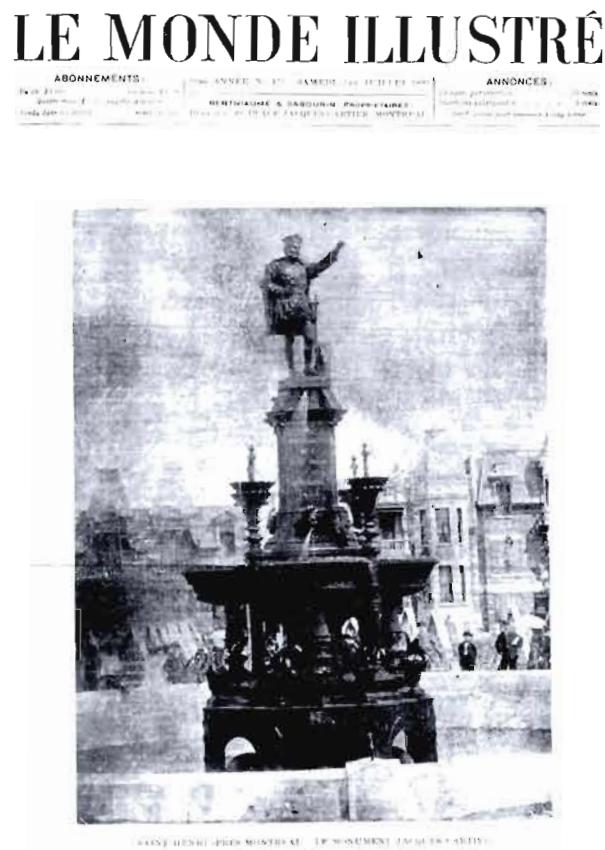


Figure 3.53 Le monument Jacques-Cartier en première page de la revue *Le Monde illustré*, 1893  
(Source : Anonyme, 1<sup>er</sup> juillet 1893, p. 97, 101.)

Plusieurs journaux soulignent le fait que Saint-Henri est la première ville à éléver un monument en l'honneur de Jacques Cartier, dont *The Gazette* : « *St. Henri is the First. To Commemorate the Memory of Jacques Cartier*<sup>162</sup> ». Dans *La Patrie* on peut lire :

<sup>161</sup> Soit *La Patrie*, *La Minerve* et *La Presse*.

<sup>162</sup> Anonyme [d], 15 juin 1893, p. 8.

« Cartier n'a même pas le plus modeste monument en France ; au Canada on a compris enfin qu'il était temps, plus que temps de montrer un peu de reconnaissance envers les fondateurs du pays<sup>163</sup>. » Le quotidien souligne le rôle précurseur de la municipalité face à Montréal : « Dans quelques mois, Montréal élèvera un monument à son fondateur, St-Henri a pris le devant en élevant une statue au premier Français qui mit le pied sur notre sol<sup>164</sup>. »

L'initiative de Saint-Henri fait des envieux, notamment à Sainte-Cunégonde. Selon Jean Bélisle : « [a]près avoir admiré la statue de Jacques Cartier, les habitants de la municipalité voisine de Sainte-Cunégonde [...] commandent [au sculpteur Joseph-Arthur Vincent] un nouveau monument-fontaine à la gloire de Pierre Lemoyne d'Iberville<sup>165</sup> ».

### 3.5 Conclusion

En 1867, la population du village est suffisamment importante pour créer une paroisse qui porte le nom de Saint-Henri, en prolongement du nom de la première chapelle, lui-même ayant inspiré une nouvelle dénomination du village. Une imposante église est construite au point de rencontre du vieux village et des nouveaux lotissements. L'emplacement de cette église est significatif : en lien avec le passé, Saint-Henri se tourne vers le futur en se positionnant sur la route principale, au point central de l'agglomération face à la croisée des chemins de fer.

Au moment de la création de la municipalité huit années plus tard, la situation a évolué : il n'est plus question de tanneries et d'artisans, mais bien de machines et

<sup>163</sup> Anonyme [b], 15 juin 1893, p. 1.

<sup>164</sup> Anonyme [b], 15 juin 1893, p. 1.

<sup>165</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 7.

d'ouvriers. Saint-Henri entre de plain-pied dans le monde industriel. Les débuts sont timides, mais à partir de 1882 l'industrialisation du territoire s'accélère. À la veille de l'annexion à Montréal, on y dénombre vingt et une industries et manufactures, ce qui en fait la seconde ville en importance au Québec sur le plan industriel.

Les limites du secteur de la Place Saint-Henri demeurent floues dans une certaine mesure jusqu'à la construction de l'hôtel de ville en 1883. Dès lors, tous les services municipaux sont rapatriés sur la place. À partir de ce moment, le secteur prend réellement forme. L'arrivée d'une banque puis la construction d'un bureau de poste consacrent la Place Saint-Henri comme pivot de la vie politique, économique et sociale de Saint-Henri.

La création du square Jacques-Cartier, pour et par les élites locales, vise dans un premier temps la désignation d'un espace bourgeois, vierge ou presque de tout autre développement, où l'on pourrait réunir les élites de Saint-Henri. Le site choisi est situé à la fois près et loin du cœur de la Place Saint-Henri, soit l'église et l'hôtel de ville. Assez près pour établir un lien direct, mais assez loin pour conserver une certaine intimité et être suffisamment éloigné des quartiers plus pollués et plus pauvres de la ville. L'érection d'un monument à la mémoire de Jacques Cartier, à une époque où très peu de monuments résultent d'une commande publique, a un impact sur les villes environnantes et contribue à créer une image de prospérité que plusieurs lui envient. Le square Jacques-Cartier et son monument-fontaine sont l'image de marque de Saint-Henri. Plus encore que l'église Saint-Henri, ils font l'objet de maintes photographies et cartes postales. Mais pour combien d'années encore ?

## **CHAPITRE IV**

### **DE CITE INDEPENDANTE A UN QUARTIER OUVRIER MONTREALAIS**

Courtisée depuis plusieurs années par Montréal et croulant sous une dette qui s'élève à près de deux millions de dollars, la ville de Saint-Henri est annexée à la métropole canadienne en 1905. Malgré une perte d'autonomie politique, Saint-Henri se porte bien. Le territoire accueille toujours de nouvelles industries et la trame urbaine est presque entièrement complétée. Le quartier vit au rythme des fluctuations économiques et la santé financière de ses résidants est intimement liée aux besoins des industries et tributaire des demandes du marché. La crise économique des années 1930 marque profondément Saint-Henri, mais l'implication canadienne dans la Seconde Guerre mondiale relance l'économie et fait fonctionner les usines à plein régime. Tout au long de cette période, la Place Saint-Henri conserve son rôle de pivot de la vie économique et sociale du quartier et bénéficie des travaux de chômage du début des années 1930. À l'inverse, le square Jacques-Cartier connaît au cours de cette période de profonds bouleversements. L'arrivée de l'American Tobacco of Canada et l'aménagement d'une gare de triage sur la rue avoisinant le square cause le déclin de la fonction résidentielle dans les environs du parc. Bientôt l'étau se resserre autour du parc.

## 4.1 Le quartier Saint-Henri

### 4.1.1 Mouvement d'annexion

L'annexion de Saint-Henri à la ville de Montréal était pratiquement inévitable. D'une part, pour combler « l'appétit territorial » de Montréal et, d'autre part, afin de régler les problèmes financiers de Saint-Henri. En effet, dès les années 1890, Montréal courtise Saint-Henri. Dans son discours prononcé lors des festivités entourant le dévoilement du monument Jacques-Cartier en 1893, le maire de Montréal Alphonse Desjardins déclare :

qu'une barrière chimérique sépare St Henri et Ste Cunégonde [sic] de Montréal. Cette barrière doit disparaître. Aujourd'hui ces deux municipalités ont leur place marquée dans l'enceinte de Montréal et elles sont appelées à y former les deux principaux quartiers<sup>166</sup>.

Un article paru quatre années plus tard dans le quotidien *La Presse* nous révèle les problèmes financiers de la municipalité de Saint-Henri :

Si la ville [...] est quelque peu embarrassée avec la question des finances, c'est dû à l'expropriation des rues Saint-Jacques et Notre-Dame. Au lieu de faire supporter une partie du coût de l'expropriation par les propriétaires des rues expropriées, on en a mis toute la charge sur les épaules de la municipalité. De sorte que cette entreprise municipale, qui a coûté près d'un demi-million, a doublé la fortune d'un grand nombre de propriétaires en appauvrissant d'autant la corporation.

Il est donc étonnant de voir aujourd'hui ces mêmes personnes pour qui la ville s'est saignée, vouloir faire opposition à l'emprunt qui doit servir en grande partie sinon en totalité, à payer les dettes contractées dans leur intérêt. Il est aujourd'hui virtuellement décidé que d'ici à quelques mois tout au plus, Saint-Henri fera partie de la métropole du Canada. La grande majorité de la population des deux villes [Saint-Henri et Sainte-Cunégonde] désire l'accomplissement de ce projet formé depuis longtemps. Le meilleur moyen de hâter le moment de cet événement, c'est d'éclaircir la situation en terminant les expropriations que la loi exige, et en rachetant les obligations de la ville qui portent un intérêt trop élevé<sup>167</sup>.

<sup>166</sup> Anonyme [b], 15 juin 1893, p. 1-2.

<sup>167</sup> Anonyme, 29 mars 1897, p. 1, cité dans Kathleen Lord, 2000, p. 96.

Malgré tout, la ville de Saint-Henri demeure indépendante pendant encore quelques années. La situation financière ne s'améliore pourtant pas au cours des ans. En 1903, la dette totale de la municipalité s'élève à 1,89 million de dollars, dont près du tiers provient de dettes contractées lors d'expropriations pour l'ouverture ou l'élargissement de rues<sup>168</sup>. Selon Yves Bellavance, l'endettement est l'une des principales causes de l'annexion à Montréal. Il précise à ce propos que

les emprunts successifs n'ont pas réussi à urbaniser complètement Saint-Henri. À l'époque de l'annexion, il se trouve toujours des trottoirs en bois, les routes ne sont pas pavées [...], les rues – du moins certaines d'entre elles – sont toujours éclairées par des réverbères<sup>169</sup>.

Il rapporte également que les négociations entre la Ville de Saint-Henri et la compagnie du Grand Tronc sont une autre raison qui a possiblement favorisé l'annexion. En effet, malgré les demandes répétées de la municipalité, l'entreprise refuse toujours d'installer des barrières aux passages à niveau et d'engager des gardiens pour assurer la sécurité des piétons. L'annexion à Montréal permettra donc de donner davantage de poids aux revendications de Saint-Henri<sup>170</sup>.

De son côté, Montréal fait face à deux problèmes. D'une part, le territoire de la ville est presque entièrement occupé dès les années 1870 : les rues sont tracées et la plupart des lots construits. D'autre part, elle cherche à accroître son pouvoir politique et économique, tel que Paul-André Linteau le note :

En annexant ses voisines, Montréal augmente sa population et son territoire, ce qui permet de projeter à l'échelle du Canada et du monde l'image d'une grande métropole qui va de l'avant et qui croît sans cesse [...] L'expansion permet de justifier des investissements et des emprunts considérables et d'éliminer des administrations concurrentes qui attirent, au moyen d'exemption de taxes, des entreprises industrielles et une population nouvelle<sup>171</sup>.

<sup>168</sup> Kathleen Lord, 2000, p. 96.

<sup>169</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 11.

<sup>170</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 11.

<sup>171</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 202.

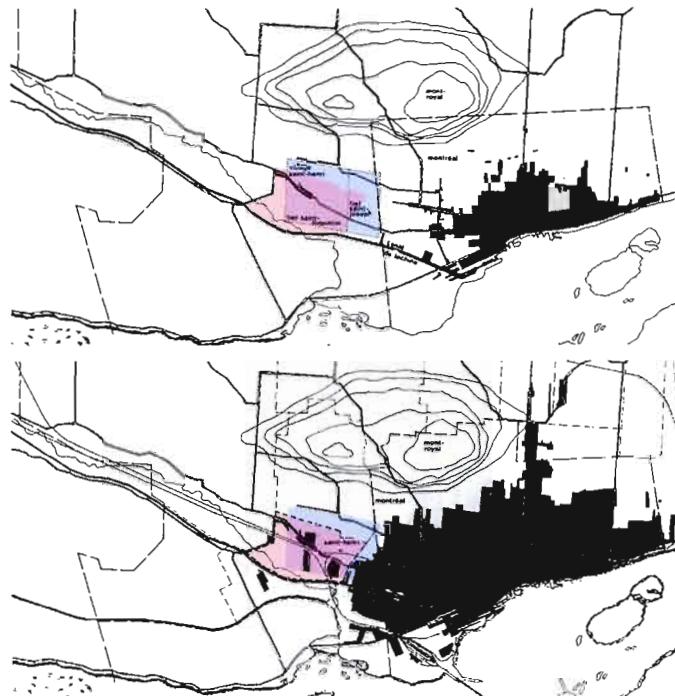


Figure 4.1 Évolution du territoire de Montréal et des banlieues, 1845 et 1879  
 La portion bleue représente le fief Saint-Augustin, la portion rouge le territoire de la ville de Saint-Henri et la portion noire le territoire de la ville de Montréal.  
 (Source : Gilles Lauzon et Lucie Ruelland, 1985, p. 5.)

Le mouvement commence en 1883 avec l'annexion de la ville d'Hochelaga. Suivent ensuite les municipalités de Saint-Jean-Baptiste en 1886, de Saint-Gabriel en 1887 et de Côte-Saint-Louis en 1893<sup>172</sup>. Les annexions cessent de 1894 à 1904 puis reprennent de plus belle en 1905 avec l'annexion de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde. Au total, entre 1905 et 1914, Montréal annexe seize municipalités. L'expansion territoriale de la métropole « implique cependant un coût important, car Montréal doit assumer les dettes des anciennes municipalités et s'engager à réaliser des travaux publics »<sup>173</sup>.

<sup>172</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 86-87.

<sup>173</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 202.

Le processus d'annexion de Saint-Henri à Montréal se déroule très rapidement. À peine six mois s'écoulent entre la demande que le curé Décarie adresse au conseil municipal pour la constitution d'un comité d'annexion le 15 mars 1905 et l'annexion proprement dite le 30 octobre 1905. La création de deux postes d'échevin pour le quartier Saint-Henri, la prise en charge des dettes et l'aménagement du site des anciens abattoirs de l'ouest en square comptent parmi les promesses d'annexion que la Ville de Montréal fait à la municipalité de Saint-Henri.

#### 4.1.2 L'industrialisation se poursuit

Le début du XX<sup>e</sup> siècle est caractérisé par une forte croissance économique, notamment dans le secteur des transports, celui du commerce international et le secteur manufacturier. Montréal conserve un rôle prédominant dans ce dernier secteur économique, mais les municipalités de banlieue, qu'elles soient ou non annexées, voient leur importance grandir considérablement. C'est notamment le cas de Saint-Henri.

Au moment de son annexion à Montréal, le territoire de Saint-Henri est loin d'être entièrement occupé. De nombreux espaces sont encore disponibles, tant pour la construction résidentielle que la construction industrielle. Ces espaces sont rapidement comblés pendant la période allant de 1905 à 1912, alors que le secteur de la construction connaît une grande effervescence alimentée par la migration de populations rurales vers Montréal d'un côté et de l'autre par l'expansion du secteur manufacturier dont la production pour Montréal et sa banlieue passe de quatre-vingt-sept à cent quatre-vingt-quinze millions de dollars de 1900 à 1910<sup>174</sup>. Les

---

<sup>174</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 148.

figures 4.2 et 4.3 illustrent l'évolution du territoire occupé par les industries et les manufactures de 1905 à 1913.

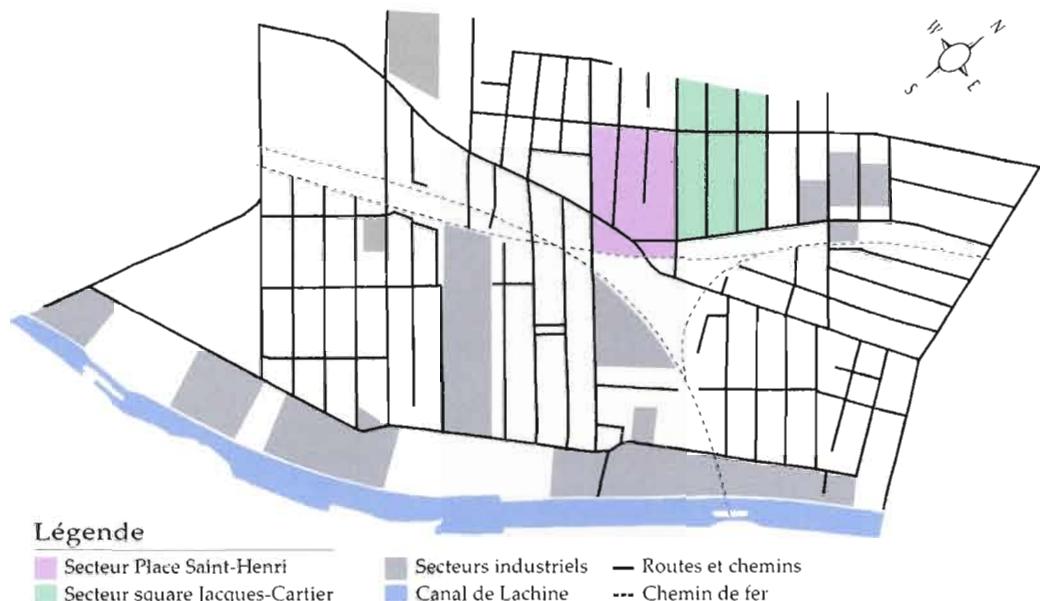


Figure 4.2 Carte synthèse des industries et des manufactures, vers 1905  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Charles Edward Goad, 1890, feuilles 57, 59-64 et Adolphe Rodrigue Pinsoneault, 1907, feuilles 29-30, 34-35.)

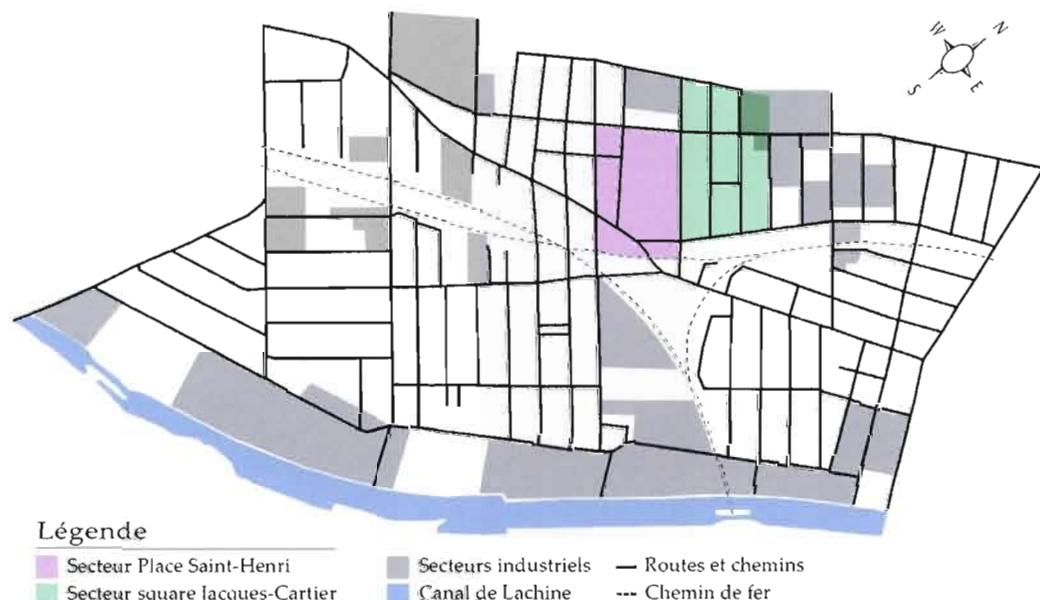


Figure 4.3 Carte synthèse des industries et des manufactures, 1913  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Chas E. Goad Co., 1913, feuilles 206-207, 209-213, 251.)

Sur le plan industriel, le mouvement d'expansion est amorcé dès 1905 par l'arrivée de la Canada Malting qui fait construire une première malterie de onze silos au bord du canal de Lachine. L'année suivante, la Tooke Brothers, une manufacture de collets et de chemises installée à Saint-Henri depuis quelques années, y fait bâtir une nouvelle usine sur la rue Sainte-Elisabeth. Cette même année, la construction de la fonderie Jenkins Brothers débute sur la rue Saint-Rémi et la Dominion Textile fait ériger un entrepôt de sept étages le long de la voie ferrée au sud de Saint-Ambroise. Enfin, toujours en 1906, le Canadian Pacific aménage une gare de triage au nord de la rue Saint-Antoine. En 1907, l'American Tobacco of Canada, future Imperial Tobacco, déménage à l'angle des rues Irène et Saint-Antoine et entreprend la construction de ce qui deviendra, au fil des ans, un vaste complexe industriel. Puis, vers 1908, la Berliner Gramophone, qui deviendra la RCA Victor, construit sa première usine sur la rue Lenoir. Elle sera agrandie peu de temps après, en 1908-1912.

Parallèlement à l'expansion industrielle et à la venue de nouvelles usines, le secteur de la construction résidentielle connaît une forte croissance de 1906 à 1912. Comme l'illustre la figure 4.4, au lendemain de cette grande vague de construction industrielle et résidentielle, la trame urbaine du quartier est pratiquement complétée, à l'exception de quelques petits secteurs qui ne seront occupés qu'à partir des années 1920.

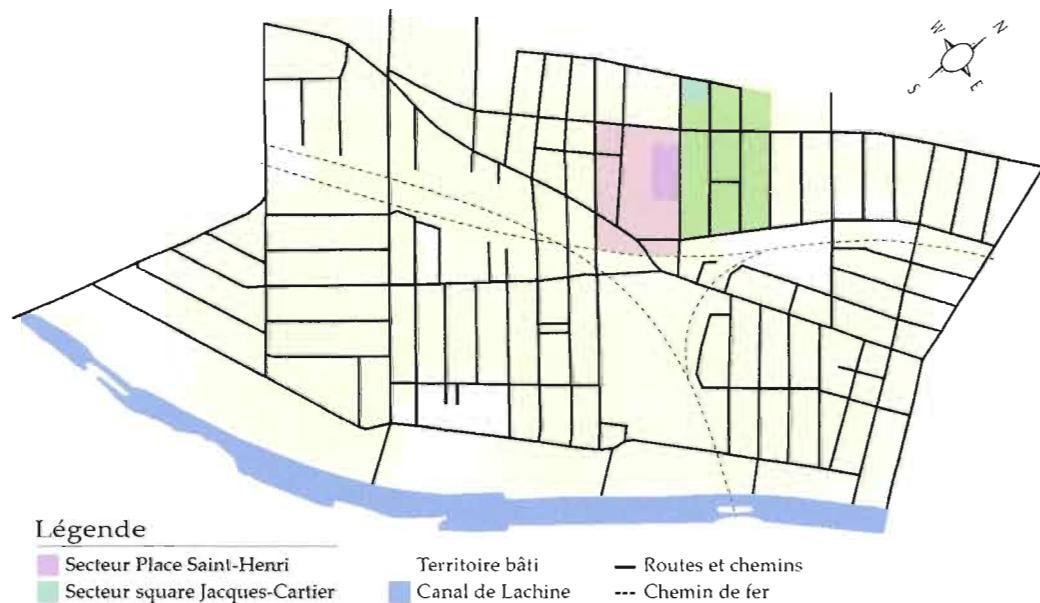


Figure 4.4 Carte synthèse, 1913  
(Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Chas E. Goad Co., 1913, feuilles 206-207, 209-213, 251.)

#### 4.1.3 La crise économique à Saint-Henri

La période qui s'étend de 1906 à 1945 se caractérise par des cycles de croissance économique entrecoupés de périodes de crise. Cela est particulièrement vrai du début de la Première Guerre mondiale à la fin de la Seconde. Montréal est durement touchée par la dépression des années 1930. Paul-André Linteau écrit :

Le creux de la dépression est atteint en 1933, mais la reprise se fait laborieusement par la suite. La décennie 1930 signifie donc pour Montréal un véritable recul. Avec son cortège de pauvreté et de misère, la crise entraîne une détérioration marquée du niveau de vie pour une partie importante de la population<sup>175</sup>.

À Saint-Henri, l'aide publique arrive de deux façons. La première par l'entremise de la Société Saint-Vincent-de-Paul chargée de distribuer le secours direct, la seconde

<sup>175</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 284.

sous forme de travaux publics, aussi nommés travaux de chômage, gérés par la municipalité<sup>176</sup>. Financé en partie par les gouvernements fédéral et provincial, il s'agit d'un projet qui permet à la Ville de Montréal d'embaucher plusieurs milliers de chômeurs pour la réalisation de travaux publics aussi variés que les travaux de voirie, l'aménagement de parcs et la construction de viaducs et de bâtiments municipaux<sup>177</sup>. C'est d'ailleurs grâce à ce programme que plusieurs bâtiments sont érigés dans le quartier, notamment le poste d'incendie n° 23 et le marché Atwater, construits respectivement en 1930-1931<sup>178</sup> et en 1930-1933<sup>179</sup>.

La reprise économique tarde un peu. Paul-André Linteau rapporte :

La sortie de la crise n'est finalement assurée qu'après le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, en 1939. La guerre ramène la croissance et provoque une très forte croissance économique [...] La production industrielle fait un bond exceptionnel et assure le plein emploi de la main-d'œuvre [...] La guerre donne un véritable coup de fouet à l'industrie montréalaise : entre 1940 et 1943, l'emploi y augmente de 64 % alors que la valeur totale de la production double presque<sup>180</sup>.

La figure suivante illustre bien l'impact du conflit sur les emplois du secteur manufacturier pour l'ensemble du Québec.

<sup>176</sup> Ce programme sera important en particulier au cours des deux premières années de la crise.

<sup>177</sup> Paul-André Linteau, 2000 p. 377.

<sup>178</sup> CUM, 1981, p. 216-217.

<sup>179</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>180</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 299.



Figure 4.5 Nombre d'employés du secteur manufacturier pour l'ensemble du Québec, 1929 à 1945  
(Source : François-Albert Angers et Roland Parenteau, 1966, p. 56, 76, 156.)

La structure de l'industrie manufacturière de Montréal est toujours dominée par l'industrie manufacturière légère et ses trois principales composantes, soit les aliments, l'habillement et le tabac. Ces deux derniers secteurs sont fortement présents à Saint-Henri.

#### 4.2 La Place Saint-Henri, toujours aussi dynamique

Le sud de la Place Saint-Henri est déjà entièrement occupé au début du XX<sup>e</sup> siècle. Le paysage de la rue Saint-Jacques est néanmoins appelé à changer, de nouveaux bâtiments viennent remplacer les immeubles existants. Le premier changement survient vers 1909 avec la démolition de la section du collège de Saint-Henri située sur la rue Saint-Jacques. Édifiée en 1877, l'ancienne partie est remplacée par un nouveau bâtiment plus vaste. On profite également de l'occasion pour démolir les bâtiments en bois du lot 1555 pour élargir la façade du collège donnant sur la rue Saint-Jacques.



Figure 4.6 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1908-1913  
 (Source : Catherine Séguin, 2007.)

Au moment de la construction du nouveau bâtiment du collège surviennent d'importants changements dans la partie nord-est de la place. Comme l'illustre la figure 4.6, cette portion demeure inoccupée jusqu'à la fin des années 1900 ; dès 1870 les sœurs de Sainte-Anne font construire un couvent dans la portion nord-ouest, à l'angle des rues Saint-Antoine et Saint-Pierre. Ces changements sont occasionnés par l'arrivée d'une paroisse anglophone de confession catholique romaine nouvellement créée. Aux alentours de 1909, la paroisse entreprend la construction de l'église Saint-Thomas d'Aquin<sup>181</sup> sur la rue Saint-Antoine entre les rues du Couvent et du Collège.

---

<sup>181</sup> La paroisse irlandaise de confession catholique Saint-Thomas d'Aquin est érigée le 18 juin 1908. Elle couvre un territoire délimité à l'est par la rue Atwater, à l'ouest par l'ancienne limite de la ville de Saint-Henri, au nord par les voies du Canadian Pacific et au sud par le canal de Lachine. (Anonyme, 17 juillet 1909, p. 9.)

Le presbytère de l'église est construit à la même époque sur la rue du Couvent à l'angle de la rue Saint-Antoine.



Figure 4.7 La première église Saint-Thomas d'Aquin  
(Source : « Église Saint-Thomas-d'Aquin », n.d. ; BANQ, 5-55-b.)



Figure 4.8 Le presbytère de l'église Saint-Thomas d'Aquin, 1911  
(Source : « Presbytère St-Thomas-d'Aquin », 1911 ; BANQ, 5-55-d.)

La physionomie de la Place Saint-Henri demeure semblable pendant une dizaine d'années, soit jusqu'à la l'érection d'une nouvelle succursale de la Banque d'épargne de la cité et du district de Montréal en 1922<sup>182</sup>. Construite selon les plans de l'architecte montréalais Alfred-Hector Lapierre, cette nouvelle succursale remplace celle construite par la Banque Jacques-Cartier en 1893.



Figure 4.9 Succursale de la Banque Laurentienne  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Toujours en 1922<sup>183</sup>, la paroisse Saint-Thomas d'Aquin entreprend la construction de l'école paroissiale sur la rue du Couvent. L'année suivante, elle pose la première pierre d'une nouvelle église<sup>184</sup> située entre l'école Saint-Thomas d'Aquin et le presbytère. L'ancienne église est alors convertie en salle paroissiale, ce qu'elle a probablement toujours été en réalité. En effet, si l'on tient compte du fait que peu de temps s'est écoulé entre la construction des deux églises de la paroisse et que le

<sup>182</sup> CUM, 1980, p. 58.

<sup>183</sup> L'adresse 70, rue du Couvent apparaît pour la première fois en 1922. (John Lovell & Son, 1922, p. 178, 1598.)

<sup>184</sup> L'église est construite selon les plans de l'architecte J.A. Karch à qui l'on doit également les plans de l'église Saint-François-Solano construite à Montréal en 1924-1925, de l'église du Précieux-Sang-de-Notre-Seigneur-Jésus-Christ construite à Saint-Hyacinthe en 1938-1939 et du marché Saint-Jacques à Montréal construit en 1931 en collaboration avec l'architecte Zotique Trudel. (Fondation du patrimoine religieux du Québec. *Inventaire des lieux de culte du Québec*. 2006. En ligne. ; CUM, 1981, p. 156.)

presbytère tourne le dos à la première église mais se trouve aux côtés de la seconde, on en vient à la conclusion qu'il est fort probable que le bâtiment de la rue Saint-Antoine a servi d'église uniquement en attendant la construction de la « vraie » église paroissiale. D'ailleurs, on remarque sur la figure 4.7, que le bâtiment ne comporte pas de clocher et que le fenêtrage s'apparente plus à celle d'une école ou d'un autre bâtiment public qu'à celle d'une église catholique du début du siècle.



Figure 4.10 La « seconde » église Saint-Thomas d'Aquin  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

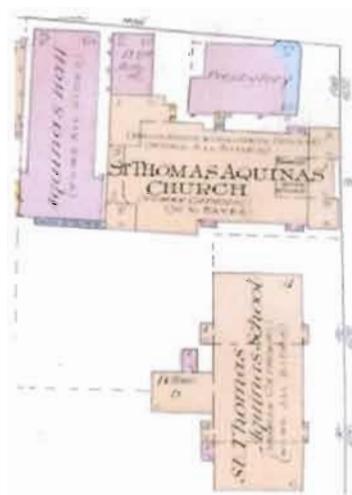


Figure 4.11 L'ensemble Saint-Thomas d'Aquin  
(Source : Chas E. Goad Co. et Underwriters' Survey Bureau, 1929, feuille 200 (détail))

Vers 1924 on entreprend la construction d'une résidence pour les frères sur la rue du Collège, au nord de l'aile construite en 1891. L'année suivante on démolit la plus vieille partie de l'établissement située sur la rue du Collège qui menace de s'effondrer<sup>185</sup>. On remplace cette aile par un nouveau bâtiment dont le volume et le design s'harmonisent avec la section de la rue Saint-Jacques construite vers 1909.



Figure 4.12 Le collège de Saint-Henri, 1927  
(Source : SHSH.)

En 1929<sup>186</sup> le bâtiment de deux étages construit par les sœurs grises en 1885 et abritant l'asile Saint-Henri est remplacé par une construction beaucoup plus vaste de quatre étages qui accueille non seulement les orphelins, mais également les personnes âgées.

Dès 1928 les autorités municipales veulent remplacer l'ancien hôtel de ville de Saint-Henri par un nouveau poste combiné de police et de pompiers, tel que le dépeint cet

<sup>185</sup> Anonyme, 24 décembre 1924, p. 11.

<sup>186</sup> Nous avons évalué que cette date est la plus plausible en examinant l'atlas publié par Chas. E. Goad Co. et Underwriters' Survey Bureau en 1929 et l'atlas publié en 1930 par le Underwriters' Survey Bureau ; en effet, au moment de l'enquête en août 1927 (atlas publié en 1929) le bâtiment de 1885 est toujours présent, mais à l'enquête de 1930 (atlas publié en 1930) il a été remplacé par un autre bâtiment.

extrait du compte rendu de l'assemblée du Comité exécutif de la Cité de Montréal tenue le 27 novembre 1928 :

[I]l est urgent de construire et d'aménager sans délai, suivant les plans et devis préparés à cette fin, deux postes combinés de police et de pompiers, dont l'un au coin sud-est du boulevard Gouin et de la rue Lajeunesse et l'autre sur la rue Saint-Jacques, en face de l'église à Saint-Henri, pour remplacer le poste actuel, ainsi qu'un poste de pompiers au coin sud-ouest de l'avenue Somerled et de l'avenue Cumberland (Mount), le tout au montant approximatif de 390,000.00, tel qu'établi par le directeur des travaux publics, et qu'il est nécessaire d'emprunter cette somme<sup>187</sup>.

Le krach de 1929 et la crise économique qui en résulte mettent un frein au projet. La politique de travaux publics visant à aider les chômeurs au début de la crise économique des années 1930 arrive à point en fournissant les fonds nécessaires à la poursuite du projet. Le bâtiment est érigé en 1930-1931<sup>188</sup> d'après les plans de l'architecte de renom Ludger Lemieux. Tout comme l'ancien hôtel de ville, le nouveau bâtiment abrite une caserne de pompiers et un poste de police. Toutefois, alors que l'hôtel de ville occupait uniquement la portion ouest de l'îlot délimité par les rails du Grand Tronc et les rues Saint-Jacques, du couvent et place Saint-Henri, le nouveau bâtiment occupe l'ensemble de l'îlot. Par conséquent, sa construction requiert la démolition des habitations et des commerces implantés dans sa portion est.

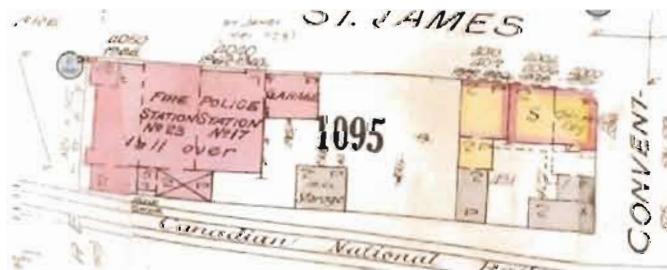


Figure 4.13 Bâtiments démolis pour permettre la construction de la caserne  
(Source : Chas E. Goad Co. et Underwriters' Survey Bureau, 1929, feuille 190 (détail).)

<sup>187</sup> Compte rendu de l'assemblée du Comité exécutif de la Cité de Montréal tenue le 27 novembre 1928. (Archives de la VdM.)

<sup>188</sup> CUM, 1981, p. 216-217.



Figure 4.14 Poste d'incendie n° 23  
(Source : Catherine Séguin, 2006.)



Figure 4.15 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1913, 1925 et 1930  
(Source : Catherine Séguin, 2007)



Figure 4.16 Les bâtiments du secteur Place Saint-Henri en 1931  
 (Source : Catherine Séguin, 2007)

### 4.3 Le square se démocratise

#### 4.3.1 La trame urbaine se complète

La construction résidentielle reprend tranquillement en 1904, puis atteint un rythme soutenu de 1905 à 1912 avec une pointe vers 1909. À la veille de la « Grande Guerre », la trame urbaine du secteur du square Jacques-Cartier est complétée. Le nombre de logements y est deux fois plus élevé qu'à la veille de la reprise en 1904.

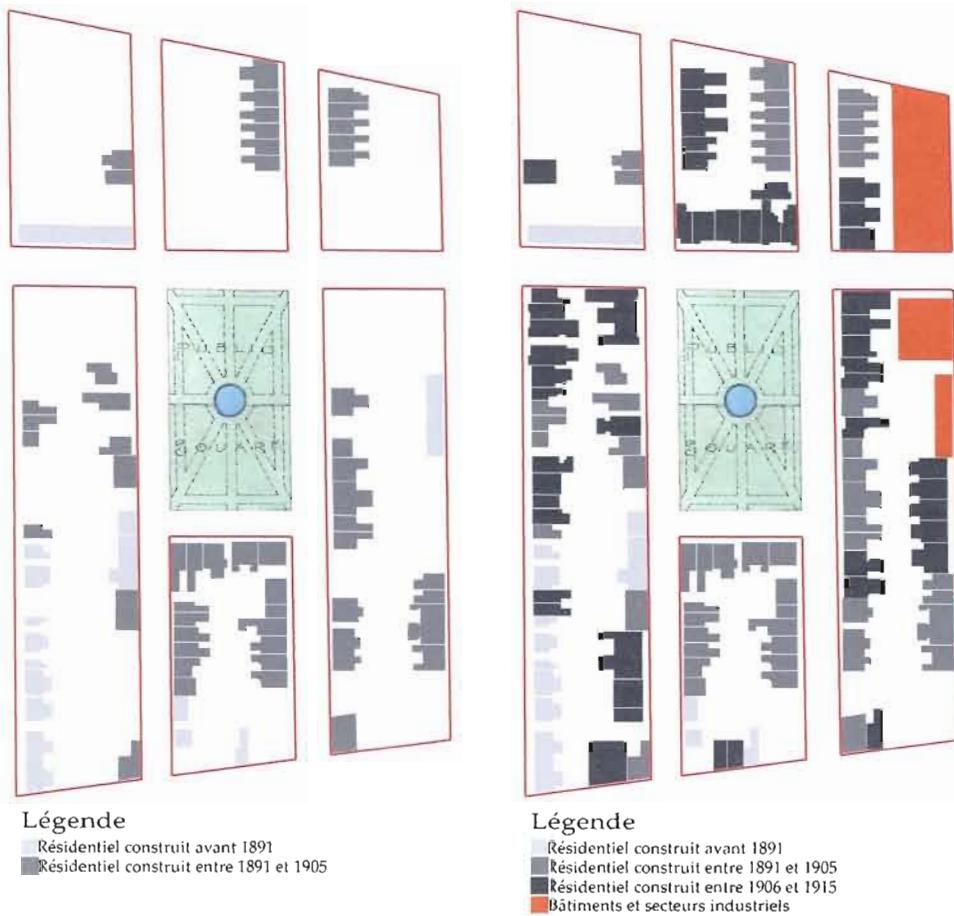


Figure 4.17 Évolution du secteur du square Jacques-Cartier, 1905-1915  
(Source : Catherine Séguin)

La qualité et la diversité des nouveaux logements sont cependant fort différentes de celles des bâtiments construits pendant les premières années du square. En effet, les logements construits avant 1904 présentent des typologies très variées : la villa (ou maison unifamiliale), la villa en rangée, le duplex jumelé, le duplex en rangée, les maisonnettes sur logement, le triplex à trois logements et le triplex à quatre logements. À l'inverse, les bâtiments construits à partir de 1904 sont, à quelques exceptions près, des triplex à trois logements et leur variante à cinq ou à six logements.

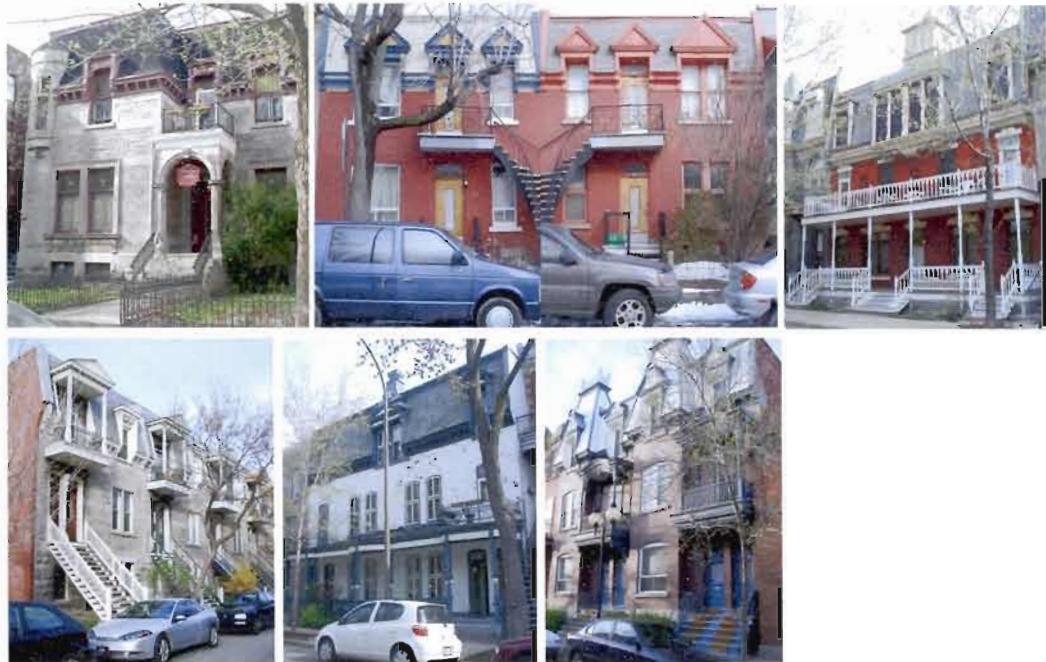


Figure 4.18 Typologie des habitations construites avant 1904 dans le secteur du square De gauche à droite : la villa (844-846, rue Agnès), le duplex en rangée (775 et 777, rue du Couvent), les maisonnettes sur logement (779-783, avenue Laporte), le triplex à trois logements (939-943, 945-949, 951-955 et 957-961, avenue Laporte), le triplex à quatre logements (801-807, avenue Laporte et 737-743, rue Agnès).

(Source : Catherine Séguin, 2006-2007.)



Figure 4.19 Typologie des habitations construites à partir de 1904 dans le secteur du square De gauche à droite : un triplex à cinq logements (3925-3933, rue Saint-Antoine), un triplex à six logements (3913-3923, rue Saint-Antoine) et deux triplex à trois logements (3707-3911 et 3901-3905, rue Saint-Antoine).

(Source : Catherine Séguin, 2006.)

Les cinq ou six logements de ce type d'habitation sont répartis sur trois étages, soit un ou deux logements au rez-de-chaussée et deux logements situés côté à côté aux étages supérieurs. Chaque logement possède une entrée privée et on accède aux logements du premier étage par des escaliers extérieurs droits ou en forme de « L ». Ce type de bâtiment est en rangée et possède un toit plat généralement orné d'une corniche ou d'un parapet. Enfin, la façade est symétrique et la plupart du temps recouverte de brique, sauf quelques rares exceptions situées face au parc qui possèdent plutôt une façade de pierre ou encore une façade de brique et des chaînages d'angle en pierre.

#### 4.3.2 Industrialisation du square Jacques-Cartier

Jusqu'en 1905, les industries de la partie nord-est de Saint-Henri sont concentrées à l'est de la rue Bourget. Néanmoins, au lendemain de l'annexion, plusieurs événements successifs viennent modifier cette situation. Dans un premier temps, le Canadian Pacific aménage une gare de triage sur la rue Saint-Antoine immédiatement à l'est de l'avenue du Parc. Puis, l'année suivante, l'American Tobacco of Canada s'installe face à la gare de triage à l'angle des rues Saint-Antoine et Annie. Dans son édition de juillet 1907, le *Canadian Cigar and Tobacco Journal* annonce que les bâtiments de l'usine de la rue Saint-Antoine « *are the finest in Canada [...] and constitute the largest tobacco factory in Canada* »<sup>189</sup>.

---

<sup>189</sup> *Canadian Cigar and Tobacco Journal*, juillet 1907, p. 57, cité dans Robert David Lewis, 1992, p. 452.



Figure 4.20 Rue Saint-Antoine à l'angle de l'avenue Laporte  
On peut voir le complexe de l'Imperial Tobacco derrière les maisons de l'avenue Laporte faisant face au square Jacques-Cartier.  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Au fil des ans le tissu urbain se densifie, renforçant du coup la fonction industrielle au détriment de la fonction résidentielle première. L'ensemble Annie construit par la Colonial Building and Investment Association est vendu par la succession d'Edward Mackay à l'Imperial Tobacco en avril 1913. L'entreprise transforme les logements en bureaux administratifs pour ses propres besoins. L'ensemble est éventuellement démolí au cours des années 1930 ou 1940.



Figure 4.21 Ancien emplacement de l'ensemble Annie aujourd'hui démolí  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Les deux figures suivantes révèlent bien la présence de zones industrielles dans et aux alentours du secteur du square Jacques-Cartier. La comparaison entre les figures permet de mettre en relief l'importance grandissante des industries dans cette portion du quartier au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

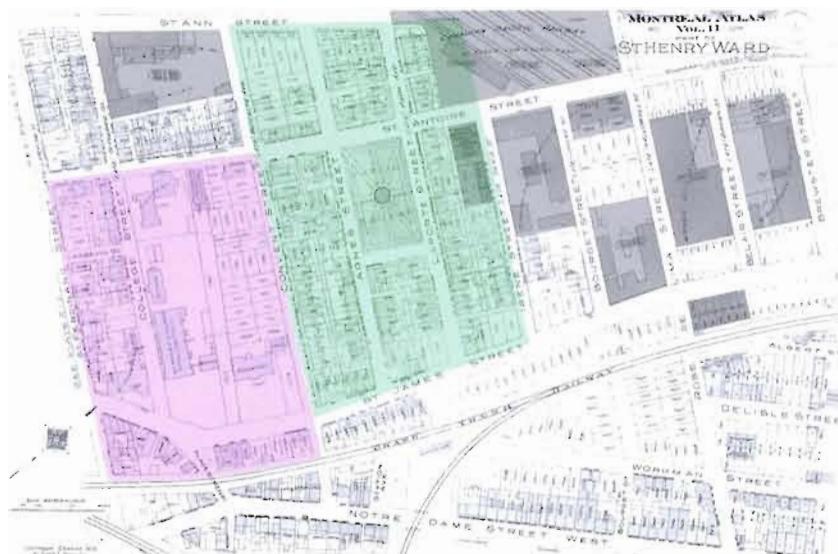


Figure 4.22 Implantation des industries dans le secteur nord-est du quartier Saint-Henri, 1913  
Le gris représente les zones industrielles.  
(Source : Chas. E. Goad Co., 1913, feuille 209 (détail).)



Figure 4.23 Implantation des industries dans le secteur nord-est du quartier Saint-Henri, 1949  
Le gris représente les zones industrielles.  
(Source : VdM, 1949, feuille 48-72 (détail).)

### 4.3.3 Un nouveau square

En même temps que s'industrialisent les alentours du square Jacques-Cartier se produit une profonde mutation dans la partie sud-ouest du quartier. Parmi les promesses faites par la Ville de Montréal à Saint-Henri au moment de l'annexion figure l'aménagement du site des anciens abattoirs en square : un « cadeau » offert à titre de dédommagement<sup>190</sup> pour les résidants de Saint-Henri.

L'aménagement du nouveau square débute vers 1910. Le terrain est délimité au nord par la rue Notre-Dame et au sud par la rue Sainte-Émilie. Deux rues sont tracées de chaque côté du square. Le parc et les deux nouvelles rues sont nommés « square Sir-George-Étienne-Cartier », en référence à George-Étienne Cartier, éminent politicien canadien et « père » de la Confédération canadienne. Les résidences construites aux pourtours du nouveau parc sont tenues de répondre à certains critères<sup>191</sup> : leur façade doit être de pierre ou de brique décorative et chacune doit posséder un petit parterre à l'avant. Malgré ces conditions, les lots bordant le square trouvent rapidement preneur. À quelques exceptions près, on y construit exclusivement des triplex de trois, cinq ou six logements et, dans la majorité des cas, les propriétaires optent pour une façade de pierre<sup>192</sup>. Le square Sir-George-Étienne-Cartier devient le nouveau secteur des élites locales.

---

<sup>190</sup> Yves Bellavance, 1987, p. 11.

<sup>191</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>192</sup> Seuls six triplex ont une façade principale en brique. La façade de tous les autres, soit environ quarante-six bâtiments, est en pierre.

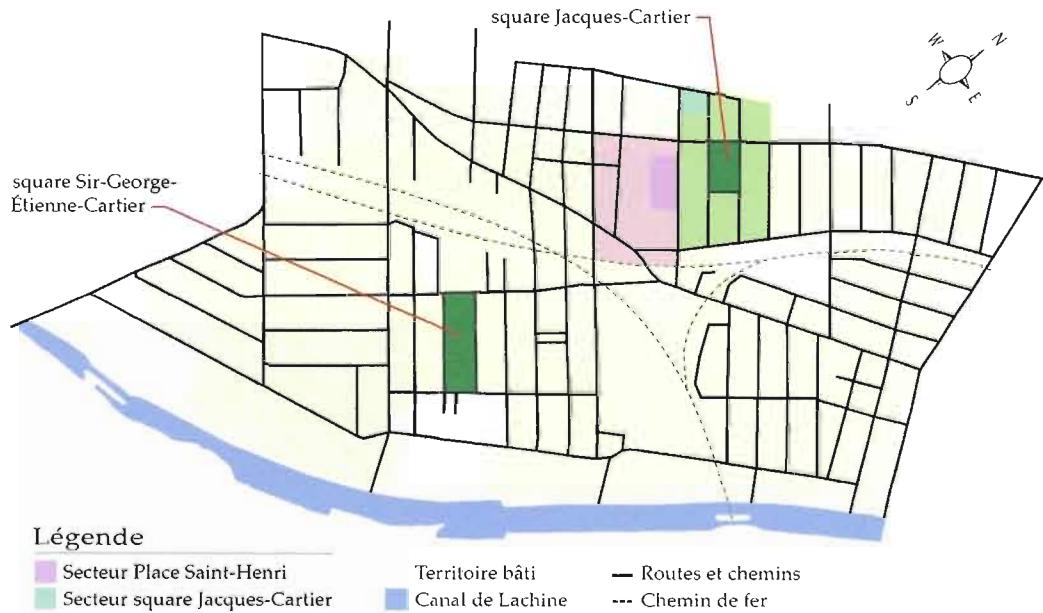


Figure 4.24 Emplacement des squares du quartier Saint-Henri, 1913  
 (Source : Catherine Séguin, 2007, d'après Chas E. Goad Co., 1913, feuilles 206-207, 209-213, 251.)



Figure 4.25 Habitations typiques autour du square Sir-George-Étienne-Cartier  
 (Source : FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

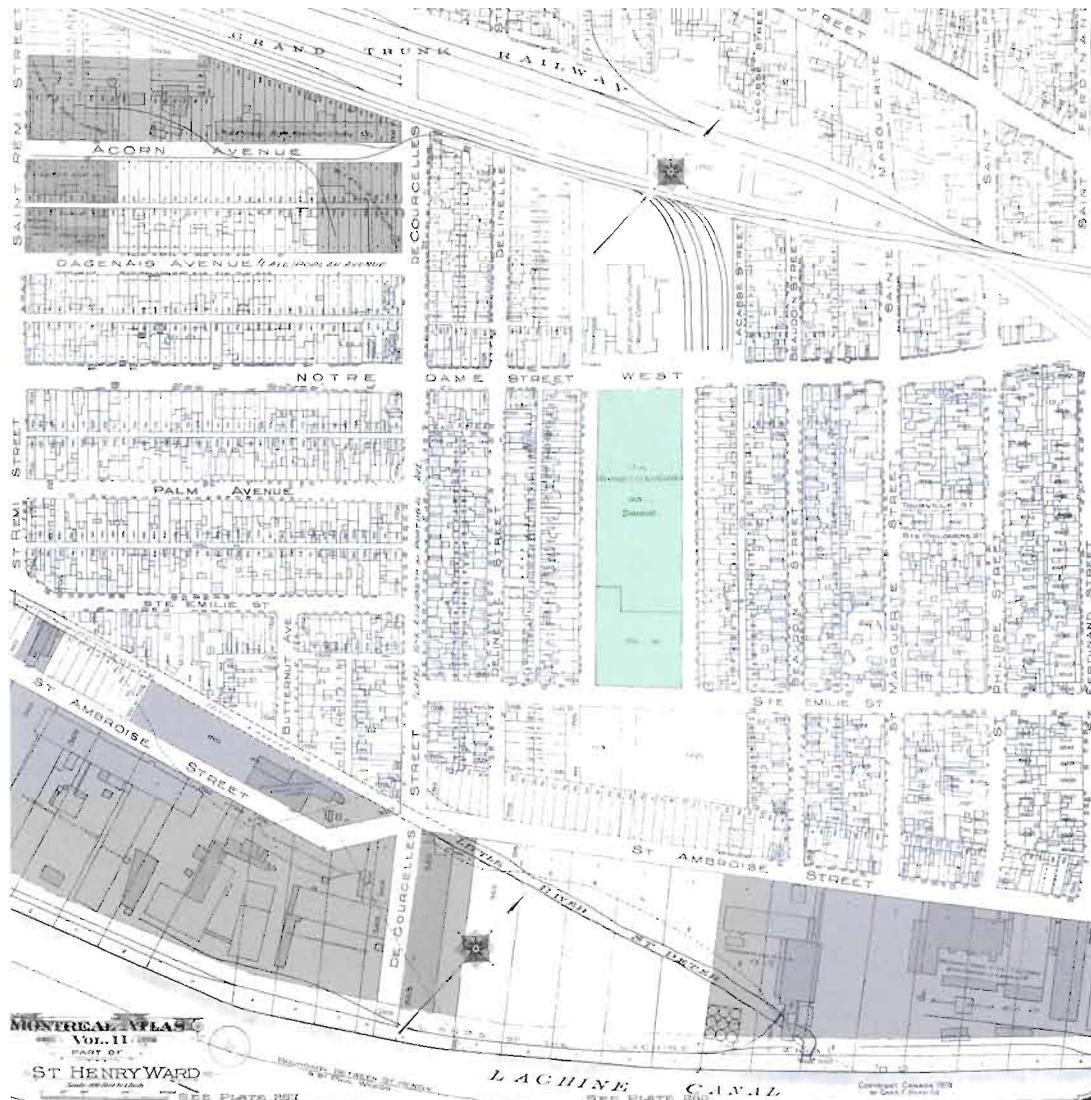


Figure 4.26 Implantation des industries autour du square Sir-George-Étienne-Cartier, 1913  
Le gris représente les zones industrielles. On remarque que les lots bordant le square sont pratiquement tous construits.

(Source : Chas. E. Goad Co., 1913, feuilles 206 et 211 (détail).)

En 1912 le parc est agrandi au sud de la rue Sainte-Émilie afin de « préserver le square de l'effet disgracieux de manufacture ou établissement industriel qui

déprécierait l'endroit et lui enlèverait de sa beauté »<sup>193</sup>. Il est prévu de prolonger la trame urbaine jusqu'à la rue Saint-Ambroise et de réserver les lots bordant le côté nord de la rue pour un usage autre qu'industriel. Cependant, la crise économique de 1913-1915 touche durement le secteur de la construction<sup>194</sup>, ralentissant du coup l'urbanisation du territoire. Cette situation persiste tout au long de la Première Guerre mondiale. La fin de la guerre amène un ralentissement économique qui provoque une nouvelle crise de 1920 à 1922. Par conséquent, de 1913 à 1922, les alentours du parc demeurent pratiquement inchangés.

### L'agrandissement du Parc Cartier

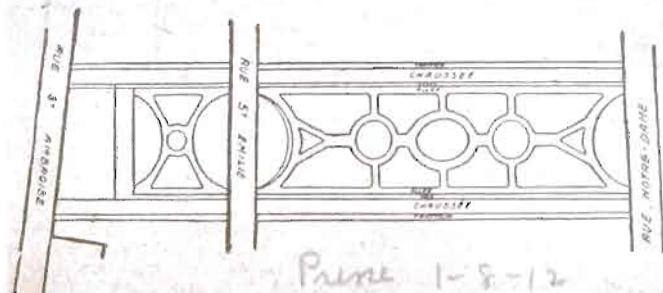


Figure 4.27 Agrandissement prévu du square Sir-George-Étienne-Cartier  
(Source : Anonyme, 1<sup>er</sup> août 1912, p. 10.)

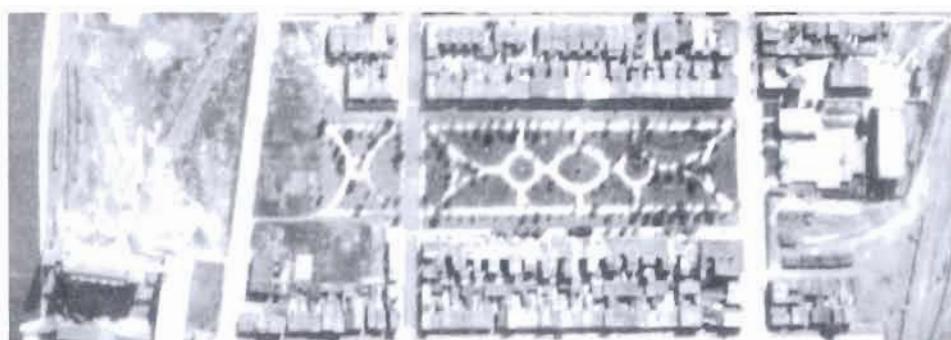


Figure 4.28 Le square Sir-George-Étienne-Cartier, 1921  
(Source : photographie aérienne, 1921 ; cartothèque UQAM, h16- 081.)

<sup>193</sup> Anonyme, 1<sup>er</sup> août 1912, p. 10.

<sup>194</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 283.

À partir de 1923 la croissance économique reprend et bientôt les derniers espaces libres autour du square Sir-George-Étienne-Cartier sont occupés. L'académie Saint-Zotique est bâtie sur le grand lot bordant le côté sud du parc tandis qu'on voit s'élever le couvent Sainte-Anne<sup>195</sup> et des triplex le long du square Sir-George-Étienne-Cartier au sud de la rue Sainte-Émilie. Comme pour la partie nord du parc, on y construit des triplex de trois logements avec façade en pierre.

#### **4.4 Le rameau le plus verdissant de Montréal**

Saint-Henri entre dans le giron de Montréal en tant que troisième ville en importance au Québec en termes de population et deuxième en termes d'industries<sup>196</sup>. Tous les documents trouvés portant sur Saint-Henri ou présentant le quartier à l'échelle de la Ville de Montréal livrent jusqu'au début des années 1930 une image positive du quartier. Après, Saint-Henri semble oubliée et ignorée.

Sur une vue en vol d'oiseau datant de 1906, présentée à la figure 4.29, on aperçoit un quartier en pleine effervescence : de nombreuses usines aux cheminées fumantes, des trains sillonnant le paysage, un tramway traversant la Place Saint-Henri à la hauteur de l'église, des bateaux empruntant le canal de Lachine. Le dessin montre également les principaux bâtiments religieux de Saint-Henri, notamment l'église Saint-Henri des Tanneries et le pensionnat L'Ange-Gardien.

---

<sup>195</sup> Nous utilisons ici la dénomination de la carte de 1929 de Chas. E. Goad Co. et du Underwriters' Survey Bureau qui indique que le numéro 9 du square Sir-George-Étienne-Cartier est occupé par le « Ste. Anne's Convent ». Il est probable qu'entre 1924 et 1933 le couvent était affilié dans une certaine mesure à l'académie Saint-Zotique puisqu'il apparaît sous cette appellation dans les annuaires Lovell de 1924-1925 à 1933-1934. Cependant, à partir de 1934-1935, il apparaît sous la dénomination « Esther Blondin Academy », puis sous « Congrégation des sœurs de Sainte-Anne » à partir de 1940.

<sup>196</sup> Ernest J. Chambers, 1905, p. 300.

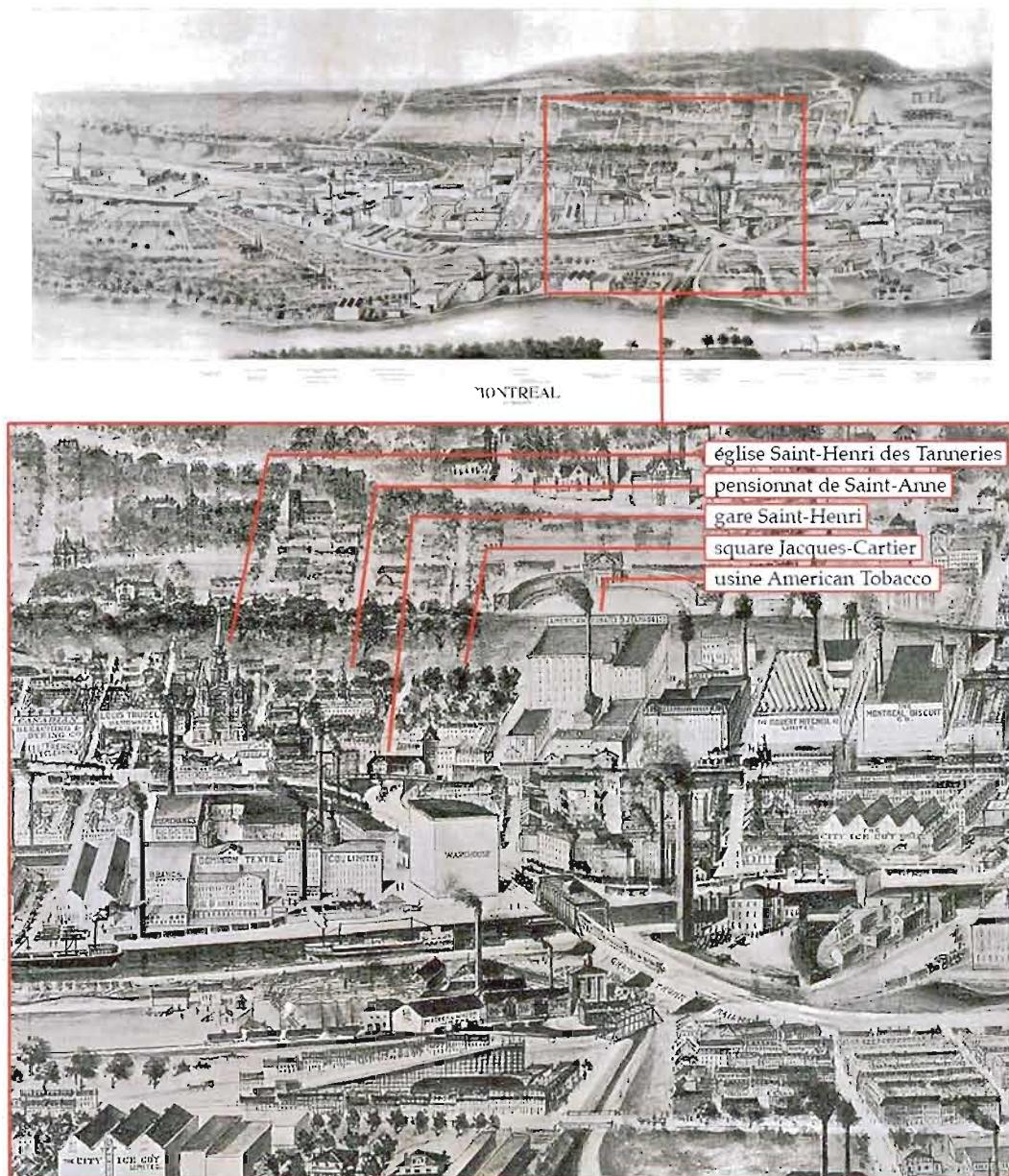


Figure 4.29 Vue à vol d'oiseau de la portion ouest de Montréal  
(Source: Anonyme, 1906, détail.)

L'image de Saint-Henri véhiculée par Ernest J. Chambers en 1905 trouve écho dans un reportage du quotidien *La Presse* publié en juillet 1909. S'étendant sur près de sept

pages, il présente tour à tour la description générale du territoire, l'historique de Saint-Henri, les anciens élus, les élites locales, les paroisses, les écoles, les parcs ainsi que les principaux commerces et manufactures. L'auteur dresse un portrait élogieux du quartier : « Depuis qu'elle est annexée à la cité de Montréal – il y a de cela trois ans – la cité de Saint-Henri est devenue le rameau le plus verdissant de ce grand arbre dont le père Vimont prédisait la merveilleuse croissance à Maisonneuve en 1642<sup>197</sup> ».

Il poursuit en indiquant que « le quartier Saint-Henri est le centre manufacturier le plus considérable de tout le Canada, et où la population jouit des plus grands avantages sous tous les rapports »<sup>198</sup>. Il souligne cependant que :

Le quartier Saint-Henri n'a qu'un seul défaut c'est celui d'avoir un trop grand nombre de traverses à niveau [...] On espère que dans un avenir assez rapproché, cette question des traverses à niveau sera réglée définitivement et que le trafic et le commerce n'auront aucun entrave<sup>199</sup>.

<sup>197</sup> Anonyme, 17 juillet 1909, p. 1.

<sup>198</sup> Anonyme, 17 juillet 1909, p. 10.

<sup>199</sup> Anonyme, 17 juillet 1909, p. 10.

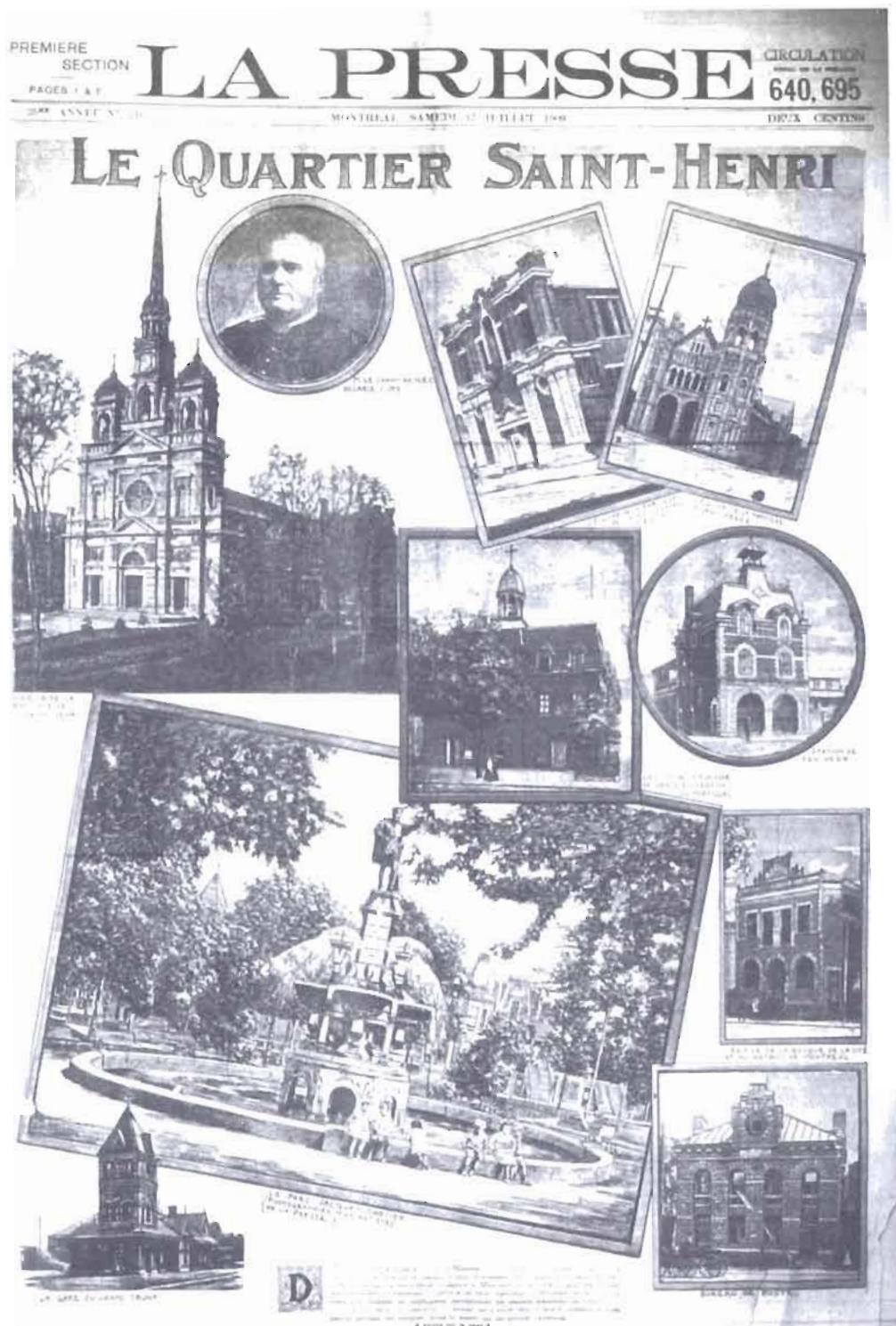


Figure 4.30 Première page de l'édition du 13 juillet 1909 du journal *La Presse*  
(Source : Anonyme, 17 juillet 1909, p. 1.)

Sur la carte « New Monumental Monument » publiée en 1931, le quartier Saint-Henri est encore représenté par l'église Saint-Henri et l'usine Imperial Tobacco. Y figure également le marché Atwater alors en pleine construction.

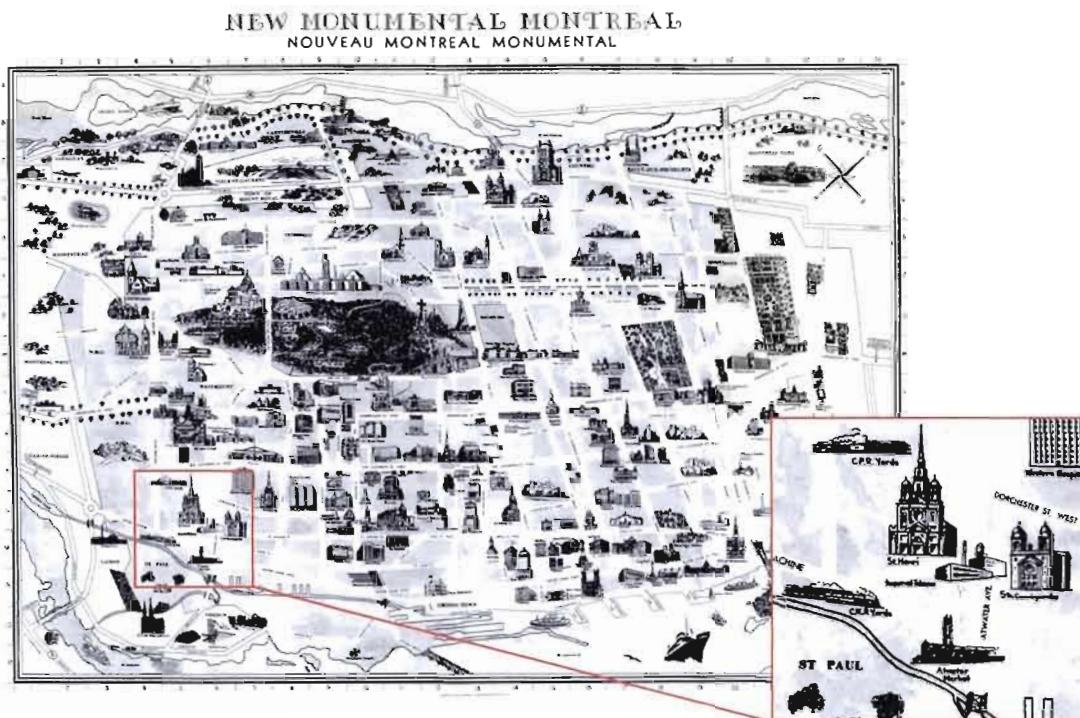


Figure 4.31 Montréal monumental  
(Source : Trans-Continental Tourist Information Ltd., 1931.)

Jusqu'à cette époque, les cartes de Montréal ont toujours fait grand cas de Saint-Henri, illustrant plusieurs bâtiments du quartier, notamment l'église Saint-Henri des Tanneries. Mais voilà qu'en 1939 est publiée une carte où Saint-Henri n'apparaît simplement pas. Pis encore, le quartier est caché par un texte, que nous avons encadré en bleu, portant sur certains sites d'intérêt historique de Montréal. La carte identifie de nombreuses églises, monuments, théâtres, banques, bureaux de poste et institutions d'enseignement. Le quartier compte de nombreux bâtiments de cette nature, mais aucun n'est représenté. Est-ce à cause des difficultés économiques d'une population qui peine à subvenir à ses besoins au cours des années 1930 ou de la

montée de syndicalisme et de la grève de 1937 des travailleurs de la Dominion Textile ? Qu'importent les raisons, le résultat est là. Après avoir été louangé de toutes parts le quartier tombe en disgrâce.

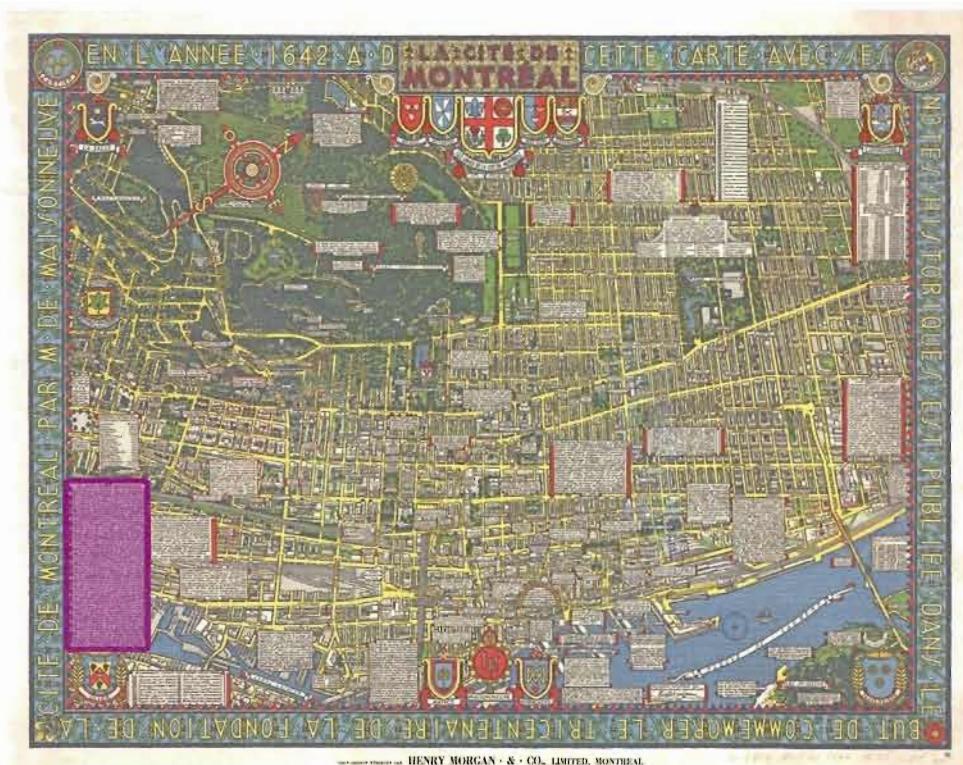


Figure 4.32 Un quartier qu'on cache, un monument qu'on oublie  
L'encadré de gauche, identifié par un rectangle violet, cache le quartier Saint-Henri.  
(Source : Roy P. Wilson, 1939.)

#### 4.4.1 La Place Saint-Henri, au cœur du quartier

Malgré le transfert des pouvoirs politiques vers Montréal, la Place Saint-Henri demeure le pivot de la vie économique et sociale de Saint-Henri : les principales institutions y sont toujours présentes. La qualité et la précision des détails des bâtiments situés de part et d'autre de la rue Saint-Jacques dans le secteur de Place Saint-Henri sur la figure 4.29 sont révélatrices de l'importance que revêt le lieu.

Au début du siècle, plusieurs cartes postales illustrant des bâtiments de la place sont publiées. L'église est de loin le bâtiment le plus souvent représenté (fig. 4.33). Il existe par ailleurs une série de cartes postales particulièrement intéressantes portant sur la ville de Saint-Henri. Ces cartes ont probablement été publiées et vendues avant et après l'annexion. D'après nos observations, la production de cartes postales ayant pour objet Saint-Henri et ses bâtiments s'effectue surtout avant 1930.



Figure 4.33 Cartes postales ayant pour objet l'église Saint-Henri des tanneries

(Sources (à partir de la gauche) : « St-Henri, Montréal. L'église », n.d. ; BANQ, CP 2731 ; « Catholic Church (St. Henri), Montreal », c1908 ; BANQ, P547,S1,SS1,SSS1,D2-44 ; « Église St. Henri. Montréal. St. Henry Church. Montreal. », n.d.; BANQ, P547,S1,SS1,SSS1,D2-44 ; « Montréal - Église St. Henri (St. Henry Church) », n.d. ; BANQ, CP 2729.)



Figure 4.34 Série de cartes postales portant sur la ville de Saint-Henri

(Sources : à gauche – « St-Henri, Montréal. L'Hôtel de ville », n.d. ; BANQ, CP 5354 ; au centre – « St-Henri, Montréal. Le Bureau de poste », n.d. ; BANQ, CP 5619 ; à droite – « St-Henri, Montréal. La Gare », n.d. ; BANQ, CP 5582.)

La création de la paroisse catholique Saint-Thomas d'Aquin en 1908 puis la construction des édifices de la paroisse au fil des ans viennent renforcer la fonction religieuse et éducative de la Place Saint-Henri. La figure 4.35 illustre bien l'importance de ces fonctions pour le secteur dans les années 1930.



Figure 4.35 Bâtiments à fonction religieuse et éducative dans le secteur de la Place Saint-Henri, 1931  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

À l'exception des bâtiments de la paroisse Saint-Thomas d'Aquin qui occupent la portion nord-est du secteur, les changements qui surviennent au cours de cette période sur la Place Saint-Henri sont avant tout des améliorations au cadre bâti existant. Les constructions vétustes ou ne répondant plus aux besoins et aux normes de l'époque sont remplacées par de nouvelles. On profite de l'occasion pour bâtir plus grand, plus beau (fig. 4.37). Le cas de la succursale de la Banque d'Épargne de la

Cité et du District de Montréal est particulièrement probant : la carte de 1907 identifiant la localisation des succursales bancaires sur le territoire de Montréal illustre la concentration de capitaux autour de la Place Saint-Henri (fig. 4.36). En choisissant de démolir une succursale existante pour en construire une nouvelle selon les plans dessinés par l'architecte montréalais Alfred-Hector Lapierre, disciple et héritier officiel du bureau et de la clientèle de l'architecte Alphonse Raza, la banque démontre une volonté de s'imposer davantage dans le paysage de la place. Le recouvrement de pierre, les quatre colonnes à chapiteau corinthien, la corniche à denticules, le balcon de pierre et le large fronton triangulaire donnent une impression de puissance et de réussite.



Figure 4.36 Localisation des succursales bancaires dans les quartiers Saint-Henri et Sainte-Cunégonde

Les points rouges identifient les succursales tandis que la ligne rouge représente la limite séparant Saint-Henri et Sainte-Cunégonde.

(Source : William Robert Houston, 1907, détail.)

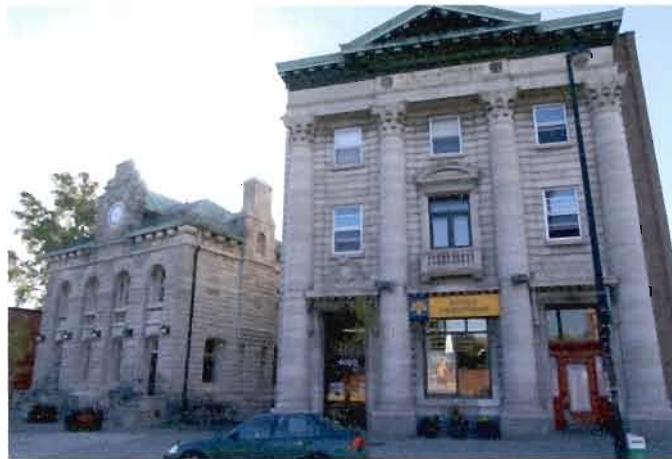


Figure 4.37 La succursale bancaire construite en 1922 et le bureau de poste  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Dès 1928 il est question de remplacer l'ancien hôtel de ville qui ne répond plus aux normes de sécurité. Malgré la crise économique déclenchée par le krach boursier de 1929, la Ville de Montréal poursuit son projet grâce aux fonds des travaux publics visant à aider les chômeurs. Construit selon les plans de l'architecte de renom Ludger Lemieux, le nouveau bâtiment est plus imposant que son prédécesseur, quoique d'une ornementation plus sobre en accord avec l'architecture de l'époque et les conditions économiques. La Ville de Montréal réalise plusieurs autres projets dans Saint-Henri au début des années 1930. En plus d'apporter des améliorations au quartier, ces projets supportent financièrement les chômeurs montréalais touchés par la crise, nombreux à Saint-Henri.

#### 4.4.2 Le square Jacques-Cartier n'est plus

À l'inverse de la Place Saint-Henri, le secteur du square Jacques-Cartier subit de profondes transformations au cours de cette période. Jusqu'en 1905, le secteur est un lieu privilégié, loin des usines et des trains, une oasis de verdure et de tranquillité

entourée de belles résidences. Or, au lendemain de l'annexion le Canadien Pacifique aménage une gare de triage au nord de la rue Saint-Antoine entre les rues Annie et Hallowell. Pire encore, un fabricant de tabac construit une manufacture sur la rue Saint-Antoine en face de la gare de triage en 1907. Ces événements n'auraient jamais pu se produire au temps de l'ancienne municipalité puisque les règlements étaient décidés par les élus et que ceux-ci résidaient en majorité dans le secteur. Ils n'auraient certainement pas accepté l'implantation d'une gare de triage et d'une manufacture à proximité de leur résidence. Or, après l'annexion, les élites locales et les anciens élus ont perdu leur pouvoir décisionnel. Les règlements sont désormais votés à Montréal qui a assurément des préoccupations plus importantes que la quiétude d'un petit parc de quartier. Les résidants du square, qui jusqu'à présent avaient réussi à se préserver des industries, sont bientôt pris dans un étau industriel (fig. 4.38).



Figure 4.38 Industrialisation du square Jacques-Cartier et de ses alentours  
(Source : Chas. E. Goad Co., 1913, feuille 209 (détail).)

Toujours en 1907, la Ville de Montréal porte à son tour atteinte à l'intégrité du secteur en renommant plusieurs voies de circulation. Ainsi, l'avenue Metcalfe devient la rue du Couvent, la rue Annie devient la rue Irène, la rue Sainte-Anne la rue De Richelieu, tandis que la terrasse du parc et l'avenue du Parc sont renommées respectivement la place Guay et l'avenue Laporte. Parmi ces cinq voies, les avenues Metcalfe, Sainte-Anne et du Parc portent le même nom que des voies montréalaises existantes. Par conséquent, le changement de ces noms est justifié. La rue du Couvent doit son nouveau nom à la présence du pensionnat<sup>200</sup> L'Ange-Gardien, tandis que la rue De Richelieu est probablement nommée en référence au cardinal de Richelieu<sup>201</sup> et l'avenue Laporte est renommée ainsi en l'honneur de Sir Hormidas Laporte, maire de Montréal de 1904 à 1906. Celui-ci et le dernier maire de Saint-Henri, Eugène Guay, sont les principaux artisans de l'annexion de Saint-Henri à Montréal. C'est pour honorer ces deux hommes et sceller l'alliance entre les villes qu'on renomme les deux rues les plus prestigieuses du square Jacques-Cartier. Enfin, nous n'avons pu trouver de raison justifiant le changement de dénomination de la rue Annie en rue Irène. Même si certains changements s'imposaient dans la toponymie de Montréal, il s'agit néanmoins d'une intervention des pouvoirs centraux dans le secteur du square.

Malgré la présence de la gare de triage et d'usines dans les alentours du square, le quotidien *La Presse*<sup>202</sup> présente en 1909 une grande illustration du square en page couverture du journal (fig. 4.30) en plus d'un reportage qui dresse un portrait fort élogieux de l'endroit et des circonstances entourant sa réalisation :

<sup>200</sup> Le mot couvent est utilisé pour désigner un bâtiment dans lequel vit une communauté religieuse mais également pour désigner un pensionnat de jeunes filles dirigé par des religieuses. (A. Rey et J. Rey-Debove (dir.), 1991, p. 413.)

<sup>201</sup> Armand Jean Du Plessis, cardinal et duc de Richelieu (1585-1642).

<sup>202</sup> Voir point 4.4.1.

Le parc Jacques-Cartier, situé dans la plus belle partie résidentielle du quartier, est l'un des plus beaux parcs de la cité, malgré son étendue un peu restreinte. On y trouve de l'ombrage à profusion durant le jour et l'air le plus pur le soir. Au centre se dresse le monument Jacques-Cartier au pied duquel tous les bambins du quartier ont appris à épeler le nom de l'illustre découvreur du Canada.

Ce monument de Jacques-Cartier fait beaucoup honneur à l'esprit patriotique des citoyens de Saint-Henri. Il fut érigé en 1892 ; il est antérieur, par conséquent, à celui qui fut érigé à Saint-Malo en France. En mars 1893 [...] ce monument fut inauguré au cours d'une grande fête<sup>203</sup>.

Comme dans le cas de la Place Saint-Henri, plusieurs cartes postales illustrant le monument Jacques-Cartier sont publiées au début du XX<sup>e</sup> siècle, démontrant la renommée et la popularité du monument.

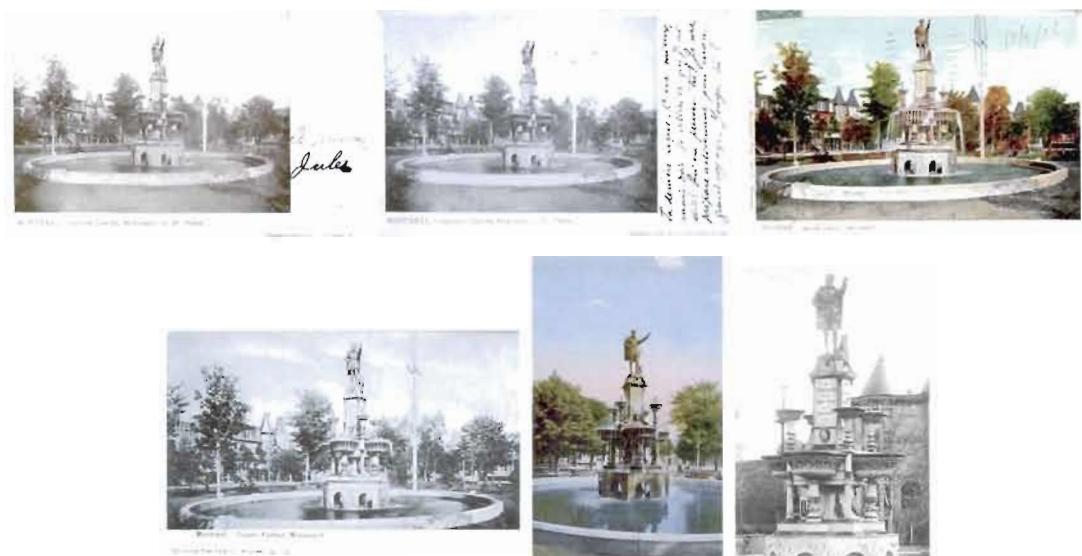


Figure 4.39 Cartes postales ayant pour objet le monument Jacques-Cartier

(Sources rangée du haut : à gauche – « Montreal – Jacques Cartier Monument at St. Henri. », n.d. ; BANQ, P547,S1,SS1,SSS1,D2-44 ; au centre – « Montreal. – Jacques Cartier Monument at St. Henri. », c1906. ; BANQ, 5-54-c ; à droite – « Montreal. Jacques-Cartier monument », c1906 ; BANQ, P547,S1,SS1,SSS1,D2-44.)

(Sources rangée du bas : à gauche – « Montreal. Jaques Cartier Monument », n.d. ; BANQ, CP 5454 ; au centre – « Jacques Cartier Monument. Montreal. », n.d. ; BANQ, 5-54-b ; à droite – « Statue de Jacques Cartier à Montréal », n.d. ; BANQ, CP 5455.)

<sup>203</sup> Anonyme, 17 juillet 1909, p. 9.

La création du square Sir-George-Étienne-Cartier au moment même d'un fort boom de construction immobilière provoque un engouement chez les constructeurs et les propriétaires. L'éloignement des industries et la présence d'un espace vert beaucoup plus vaste favorisent sans doute le nouveau square. C'est ainsi que, pendant la période 1910-1913, une plus forte proportion d'habitations destinées à une population aisée sont construites autour du square Sir-George-Étienne-Cartier qu'autour du square Saint-Henri. À l'inverse, les habitations construites à proximité du secteur du square Jacques-Cartier sont principalement destinées à des locataires.

La popularité du square Sir-George-Étienne-Cartier fait ombrage au square Jacques-Cartier. Le nom officiel de ce dernier demeure « square Jacques-Cartier », mais la population délaisse peu à peu cette appellation pour celle de square ou de parc Saint-Henri, même si dans les faits la désignation « parc Saint-Henri » est officialisée en mars 1953<sup>204</sup>. Ainsi, à partir de 1927-1928, le parc est listé sous l'appellation « square Saint-Henri » dans les annuaires Lovell<sup>205</sup>, et sur la carte d'occupation du territoire de la ville de Montréal de 1949, il apparaît sous l'appellation « parc Saint-Henri ». On retrouve également l'appellation « place Guay<sup>206</sup> » au cours des années 1930, en référence à la voie « place Guay » qui borde le côté sud du parc.

Au cours des années 1930, la disgrâce du quartier s'étend sur le square. En 1934, à l'occasion des célébrations du 400<sup>e</sup> anniversaire de la découverte du Canada par Jacques Cartier, le comité organisateur des festivités oublie littéralement le

<sup>204</sup> VdM. *Répertoire historique des toponymies montréalaises*. 2007. En ligne.

<sup>205</sup> John Lovell & Son, 1927, p. 416.

<sup>206</sup> L'article de *La Presse* relatant les célébrations du 400<sup>e</sup> anniversaire de la découverte du Canada par Jacques-Cartier dans le quartier Saint-Henri désigne le square sous le nom de « place Guay ». Le journaliste de *La Patrie* utilise pour sa part « place Guay » et « parc Guay ». Enfin, les journalistes de *The Gazette* et de *The Montreal Daily Star* parlent du « Guay Square », soit l'équivalent de l'appellation « place Guay ». (Anonyme [b], 17 septembre 1934, p. 24 ; Anonyme [a], 17 septembre 1934, p. 4 ; Anonyme [c], 17 septembre 1934, p. 2 ; Anonyme [d], 17 septembre 1934, p. 5.)

monument de Jacques-Cartier<sup>207</sup>. Sur l'insistance de certains citoyens, la situation est corrigée, mais le mal est fait. L'un des rares monuments<sup>208</sup> érigés à la mémoire de Jacques-Cartier au Québec et même au Canada est en partie effacé de la mémoire collective.

#### 4.5 Conclusion

En 1905, Saint-Henri croule sous des dettes s'élevant à près de deux millions de dollars. La Ville de Montréal, qui cherche à étendre son territoire, voit une occasion d'annexer la ville de Saint-Henri qu'elle convoite depuis plus de dix ans, car, malgré ses dettes, le territoire de Saint-Henri représente une bonne occasion en or pour Montréal d'étendre son influence et son poids économique. En effet, à cette époque, la ville de Saint-Henri est la troisième ville en importance en termes de population au Québec et la deuxième en termes d'industries. L'ancienne ville perd son autonomie politique, mais les résidants gagnent une meilleure qualité de vie, grâce notamment à l'amélioration des services publics et aux travaux de voirie effectués. L'année 1909 présente un quartier dynamique et en pleine santé. Après le boom immobilier des années 1910, la trame urbaine du quartier est pratiquement complétée.

Saint-Henri, qui compte une forte proportion de résidants travaillant dans les manufactures, vit au rythme des fluctuations économiques et de la demande des marchés. La crise économique des années 1930 est particulièrement difficile pour la population du quartier. Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et la participation du Canada relancent l'économie et la production manufacturière

---

<sup>207</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 15.

<sup>208</sup> Cela exclut les simples croix.

atteint des sommets. Entre-temps, le quartier a perdu l'aura qui le caractérisait au début du siècle. Autrefois décrit comme le rameau le plus verdissant de Montréal, Saint-Henri n'est plus qu'un quartier d'ouvriers miséreux mis en scène par Gabrielle Roy dans *Bonheur d'occasion*.

De 1906 à 1945, la Place Saint-Henri conserve son rôle de pivot de la vie économique et sociale du quartier. La partie nord-est demeure inoccupée jusqu'en 1909, moment où elle accueille les bâtiments de la nouvelle paroisse Saint-Thomas d'Aquin. Plusieurs immeubles sont détruits Place Saint-Henri, mais ce n'est que pour reconstruire en plus beau et en plus gros de nouveaux bâtiments remplissant essentiellement les mêmes fonctions que leurs prédecesseurs.

Contrairement à la Place Saint-Henri, le secteur du square Jacques-Cartier est le théâtre de profonds changements. L'arrivée de la gare de triage du Canadien Pacifique et de la manufacture de l'American Tobacco modifie la physionomie et la fonction de lieu, jadis le quartier des élites locales. Le nouveau parc, le square Sir-George-Étienne-Cartier, attire les résidants plus fortunés au détriment du secteur du square Jacques-Cartier. Pendant qu'on bâtit des résidences avec façade en pierre et parterre fleuri aux abords du nouveau parc, les alentours du square Jacques-Cartier se démocratisent. Bientôt, les triplex destinés à une population ouvrière côtoient les belles demeures bourgeoises. Le monument Jacques-Cartier, autrefois la fierté des résidants de Saint-Henri et des Montréalais, tombe dans l'oubli.

## **CHAPITRE V**

### **DECLIN ET GRANDS PROJETS URBAINS**

La période qui suit la fin de la Seconde Guerre mondiale est synonyme de déclin pour les vieux quartiers centraux de Montréal, en particulier les quartiers situés le long du canal de Lachine. Les nouvelles technologies de production entraînent la délocalisation des usines, tandis que la montée du camionnage se fait au détriment des modes traditionnels de transport des marchandises. L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent conjuguée au déclin industriel du quartier constitue un point de non-retour. Saint-Henri se vide de ses usines et de ses résidants. Le renouveau urbain des années 1960 modifie le paysage de Saint-Henri. Le quartier voit s'élever l'échangeur Turcot puis l'autoroute Est-Ouest. Cette dernière forme une véritable frontière entre le quartier et la montagne. Les autorités investissent dans la construction de plusieurs écoles, notamment dans le projet de la polyvalente Saint-Henri. La construction de cette dernière au tournant des années 1970 entraîne la démolition de l'église Saint-Henri et de plusieurs autres bâtiments, en plus de bouleverser la trame urbaine de la Place Saint-Henri. Avec la chute de l'église disparaît un marqueur urbain de première importance et tout un pan de la mémoire collective. Quelques années plus tard, l'aménagement d'une station de métro et de la piscine Saint-Henri transforme la partie sud de la place demeurée jusqu'alors intacte. À l'inverse de la place, le secteur du square Jacques-Cartier demeure sensiblement le même, à l'exception du parc qui est réaménagé au cours des années 1960.

## 5.1 Un vieux quartier transformé dans un Montréal moderne

### 5.1.1 Une période de difficultés économiques

La croissance économique qui suit la fin de la Seconde Guerre mondiale est dans l'ensemble assez favorable à Montréal ; au contraire, pour les quartiers ouvriers établis à proximité du canal de Lachine débute un lent mais inexorable déclin<sup>209</sup>. D'après Paul-André Linteau, les industries quittent peu à peu leurs vieilles installations pour s'établir en périphérie du centre de Montréal et y construire des usines modernes adaptées aux nouvelles techniques de production, provoquant du coup l'abandon de zones qui formaient depuis le XIX<sup>e</sup> siècle le cœur industriel de Montréal<sup>210</sup>. Enfin, selon Claire Poitras et Harold Bérubé, le secteur des transports vit de nombreuses transformations : le transport ferroviaire est en baisse face à la montée de l'automobile et du camionnage, tandis que le canal de Lachine se révèle désuet et inadapté aux nouveaux besoins<sup>211</sup>.

Le déclin de la fonction industrielle et l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 constituent un point de non-retour. De 1950 à 1970, pour le seul territoire de Saint-Henri, on assiste à la fermeture de quatre-vingt-cinq usines et au départ de près de onze mille personnes, départs, il faut le mentionner, en partie encouragés par les programmes fédéraux d'accès à la propriété<sup>212</sup>.

---

<sup>209</sup> Claire Poitras et Harold Bérubé, 2004, p. 55.

<sup>210</sup> Paul-André Linteau, 2000, p. 444-445.

<sup>211</sup> Claire Poitras et Harold Bérubé, 2004, p. 54.

<sup>212</sup> Claire Poitras et Harold Bérubé, 2004, p. 57.

### 5.1.2 Le quartier à l'heure des grands projets urbains

Dès le début des années 1960, un vent de renouveau urbain souffle sur Montréal alors en pleine Révolution tranquille. Selon Martin Drouin, « la rénovation urbaine [est] à l'ordre du jour. Aux États-Unis, au Canada comme en Europe, des opérations spectaculaires [transforment] l'environnement bâti des villes<sup>213</sup> ». Le Sud-Ouest, arrondissement dont fait partie le quartier Saint-Henri, est alors le théâtre de différents projets de modernisation du territoire, notamment la construction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Est-Ouest<sup>214</sup>, qui marquent profondément le paysage urbain.



Figure 5.1 L'échangeur Turcot, 1969

Les secteurs d'étude sont situés au bas de la photo, à l'extrême droite.  
(Source : photographie aérienne, 1961 ; cartothèque UQAM, ps8257-047.)

Le renouveau urbain du secteur résidentiel de Saint-Henri est plutôt modéré en comparaison aux projets qui touchent d'autres quartiers centraux de Montréal. Par exemple, le projet de l'îlot Saint-Martin<sup>215</sup> et le projet des îlots Quesnel et Coursol<sup>216</sup>

<sup>213</sup> Martin Drouin, 2007.

<sup>214</sup> Aujourd'hui nommée l'autoroute Ville-Marie.

<sup>215</sup> Seulement 28 des 286 logements existants sont conservés.

<sup>216</sup> On prévoyait conserver 224 des 346 logements touchés par le programme.

du quartier Petite-Bourgogne<sup>217</sup> n'ont pas d'équivalent à Saint-Henri puisque la démolition de bâtiments résidentiels s'y fait à plus petite échelle et parfois au cas par cas. À Saint-Henri, les immeubles démolis laissent place à des habitations à loyer modique (HLM), tandis que plusieurs immeubles résidentiels sont rénovés et transformés en coopératives d'habitation, notamment la Coopérative d'habitation Lacasse inaugurée en 1979<sup>218</sup>.

### 5.1.3 De nouvelles écoles et de nouveaux services pour le quartier

Dès le début des années 1950, plusieurs projets sont réalisés dans le quartier pour améliorer l'offre de services éducatifs. Ainsi, l'école technique de Saint-Henri ouvre ses portes en 1951. Outre l'école technique, plusieurs écoles sont construites afin de remplacer des bâtiments jugés vétustes ou ne répondant pas aux besoins de l'époque. C'est le cas notamment de l'école Saint-Zotique, de l'école Charlevoix et de l'école Victor-Rousselot qui remplacent respectivement le couvent Sainte-Anne, le collège Sainte-Élisabeth et l'ancienne école Prince Albert<sup>219</sup>. Enfin, on construit en 1966-1968 l'école secondaire anglophone James Lyng<sup>220</sup>, puis la polyvalente Saint-Henri, dont nous reparlerons au point 5.2.

<sup>217</sup> L'actuel quartier Petite-Bourgogne englobe les anciennes paroisses de Sainte-Cunégonde et de Saint-Joseph. Au cours des années 1960, une portion du secteur fait partie du quartier Saint-Henri. Le projet des îlots Saint-Martin et le projet des îlots Quesnel et Coursol sont réalisés à l'extérieur des limites actuelles du quartier Saint-Henri.

<sup>218</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>219</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>220</sup> Selon les plans de la firme Desnoyers et Prus. Victor Prus a également dessiné les plans du pavillon d'entrée à l'Expo 67 et du Palais des congrès de Montréal.

Sur le plan des services municipaux, le Centre Gadbois, vaste complexe récréatif et sportif, est inauguré en octobre 1960<sup>221</sup>. L'ancien poste d'incendie construit en 1898 sur la rue Notre-Dame est fermé en 1963. Sous la pression des citoyens, le bâtiment est converti en bibliothèque de quartier en 1965<sup>222</sup>. Enfin, il est question pendant plusieurs d'années de construire un hôpital à Saint-Henri. Les résidants sont même invités à assister au dévoilement de la maquette en 1968<sup>223</sup>. Cependant, « la réforme sociale de 1970 décrètera qu'il ne se construira plus d'hôpitaux sur le territoire montréalais »<sup>224</sup>. En contrepartie, le gouvernement de Robert Bourassa propose la création d'institutions à vocation communautaire, dont les centres locaux de services communautaires (CLSC). L'annonce a l'effet d'une bombe et un mouvement de résistance prend forme. Cependant, en 1972,

[l]e comité de citoyens de Saint-Henri, qui s'est battu pendant trois ans pour obtenir un hôpital, et qui se l'est fait promettre par une bonne douzaine de ministres, de sous-ministres et de députés, sous deux gouvernements différents, ne veut pas priver plus longtemps les gens de Saint-Henri des services de santé dont ils ont besoin. Il accepte de collaborer à l'implantation d'un complexe communautaire qui sera un hôpital, sans en être un<sup>225</sup>.

## 5.2 Une place transfigurée

Cette période est synonyme de profondes mutations pour la Place Saint-Henri, tant d'un point de vue physique que fonctionnel. La place traverse quatre phases bien distinctes. Dans un premier temps, l agrandissement du collège Saint-Henri entraîne la disparition de nombreux logements et de plusieurs commerces dans la partie

<sup>221</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>222</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>223</sup> Anonyme, 28 février 1968, p. 1.

<sup>224</sup> Nicole Mousseau, 1999, p. 25.

<sup>225</sup> Jeanne Desrochers, 11 avril 1972, p. D6.

nord-est du secteur. Par la suite, on bâtit l'école Ludger-Duvernay. La construction de cette école est en quelque sorte le préambule, l'événement annonciateur des grands changements qui vont bouleverser Saint-Henri dans la phase suivante. C'est également un événement annonciateur du rôle prédominant que la société moderne et laïque allait prendre par rapport au rôle traditionnel de l'Église catholique à Saint-Henri. La troisième phase comprend l'ensemble des travaux de construction et d'aménagement de la polyvalente qui viennent modifier en profondeur et de façon radicale toute la portion de la Place Saint-Henri située au nord de la rue Saint-Jacques. La dernière phase correspond au prolongement de la ligne de métro numéro 2. Les travaux affectent principalement la portion de la place située au sud de la rue Saint-Jacques qui, jusqu'alors, avait été épargnée par le renouveau urbain. Parallèlement à la construction de la station de métro, on bâtit une piscine municipale à côté de la polyvalente.

### 5.2.1 Agrandissement du collège Saint-Henri

Au milieu des années 1950, la Commission des Écoles catholiques de Montréal (CECM) souhaite agrandir les installations du collège Saint-Henri et la cour de récréation de l'école<sup>226</sup>. C'est dans un tel but qu'elle achète et fait démolir tous les bâtiments résidentiels et commerciaux compris dans l'îlot délimité par les rues du Collège, Saint-Ferdinand, Langevin et Saint-Jacques. L'espace libéré permet d'agrandir la façade du collège sur la rue Saint-Jacques et de construire un gymnase sur la rue Saint-Ferdinand. L'hiver, l'école aménage une patinoire au sud de la rue Langevin entre les rues du Collège et Saint-Ferdinand. Cette transformation de toute la partie ouest de la place entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine diminue

---

<sup>226</sup> Frère Marie-Marcien, 26 octobre 1955, p. 32.

l'importance des fonctions résidentielles et commerciales du secteur tout en renforçant la fonction institutionnelle.



Figure 5.2 750-754 et 762-772, rue du Collège, 29 avril 1955  
(Source : SHSH.)



Figure 5.3 Jeunes jouant au hockey à l'arrière du collège Saint-Henri, vers 1965  
On peut voir l'église Saint-Henri et le collège Saint-Henri à gauche en arrière-plan.  
(Source : SHSH.)

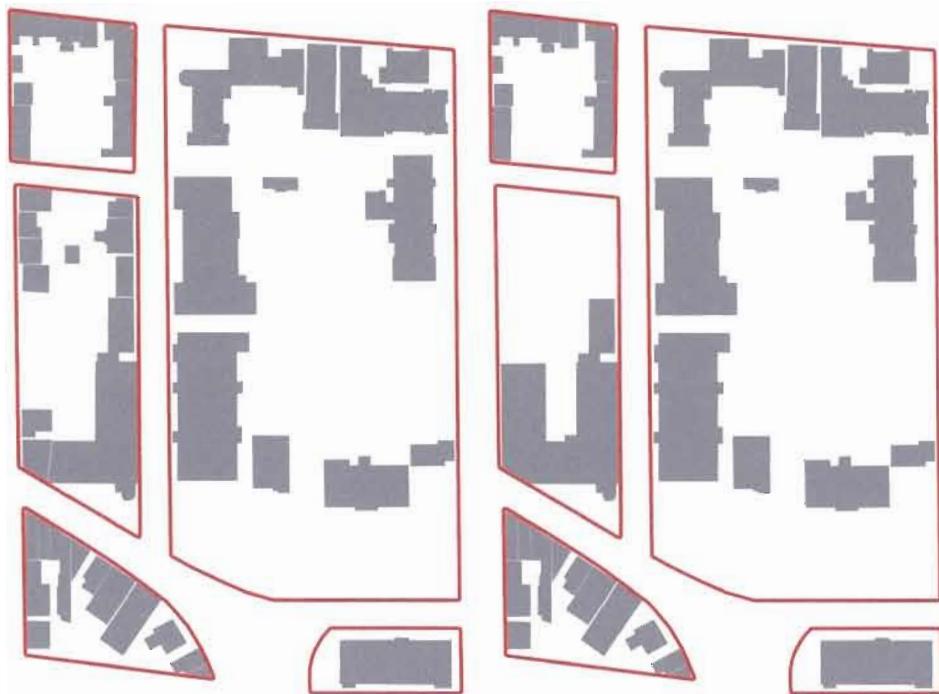


Figure 5.4 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1949-1956  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

### 5.2.2 Une école primaire mixte

Au début de l'année 1961, *La Voix populaire* annonce en grande primeur la construction d'une nouvelle école primaire pour garçons de quatorze classes au nord de la rue Langevin entre les rues du Collège et Saint-Ferdinand : « Présentement la Commission des Écoles Catholiques de Montréal négocie pour l'achat en bloc des maisons situées [sur cet îlot]. Déjà les plans sont tracés comme le fait foi cette maquette de la nouvelle école qui portera le nom de Rémi-Décarie<sup>227</sup>. » Les bâtiments de l'îlot sont démolis peu de temps après, mais l'école ne sera jamais construite. L'espace laissé vacant sera utilisé comme parc par le collège Saint-Henri.

---

<sup>227</sup> Anonyme. 1<sup>er</sup> février 1961, p. 1.



Figure 5.5 806-818 et 820-824, rue du Collège, 29 avril 1955  
(Source : SHSH.)

Le projet de l'école Rémi-Décarie est remplacé par celui d'une grande école primaire mixte. Les architectes Maurice Roux, Jean Morin et Charles Langlois sont engagés dès 1962 pour dessiner les plans de la future école qui doit inclure seize classes de filles et seize classes de garçons. Or, le projet de construction d'une école mixte déplaît au cardinal Paul-Émile Léger qui tente de le bloquer en août 1963<sup>228</sup>. La commission scolaire plaide l'urgence et le cardinal cède finalement quelques mois plus tard. Le projet initial prévoit la démolition de l'ancien pensionnat L'Ange-Gardien, mais la CECM choisit de conserver le bâtiment et de construire la nouvelle école sur la rue du Couvent, sur le terrain à l'arrière de l'ancien pensionnat, à côté de l'école Saint-Thomas d'Aquin. Les travaux débutent à l'hiver 1965 et se poursuivent jusqu'au début de 1966, mais l'école ouvre déjà ses portes à l'automne 1965.

---

<sup>228</sup> FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)



Figure 5.6 L'école Ludger-Duvernay  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)



Figure 5.7 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1956, 1961 et 1969  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

### 5.2.3 Place à la polyvalente

La construction de la polyvalente Saint-Henri transforme radicalement le visage du secteur de la Place Saint-Henri. En 1967, le ministère de l'Éducation et la CECM entament des discussions au sujet de la construction d'une polyvalente dans le quartier Saint-Henri. À l'époque, l'église Saint-Henri, bâtiment presque centenaire,

requiert de nombreuses réparations évaluées à trois cents mille dollars<sup>229</sup>. En janvier 1968,

la Fabrique St-Henri se prépare à entreprendre des réparations d'envergure quand elle apprit le projet d'une polyvalente dans le voisinage. Monsieur le Curé, avant d'entreprendre les rénovations, communiqua avec la C.E.C.M. qui manifesta le désir d'entrer en pourparler avec la fabrique Saint-Henri<sup>230</sup>.

La construction d'une polyvalente requiert la disponibilité d'un vaste espace. Or, la majeure partie du quadrilatère délimité par les rues Saint-Antoine, Saint-Jacques, du Couvent et Saint-Ferdinand au centre duquel se dresse l'église Saint-Henri appartient déjà à la CECM (fig. 5.8). La commission scolaire n'a plus qu'à acquérir les terrains et les bâtiments de l'église Saint-Henri et du foyer pour personnes âgées, anciennement l'asile Saint-Henri, ainsi que la rue du Collège, ce qui permettra de relier les deux îlots.



Figure 5.8 Le site de la future polyvalente, 1968  
Les zones rouges sont la propriété de la CECM.

(Source : « Site de la polyvalente Saint-Henri (1968) », 1968 ; archives de la CSDM, tiré de FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne.)

<sup>229</sup> Louise Cousineau, 7 mars 1969, p. B1.

<sup>230</sup> Anonyme, 12 mars 1969, p. 1.

Ainsi naît l'idée d'une « petite église de 300 places rattachée à la polyvalente »<sup>231</sup>. Le journal *Dimanche-matin* rapporte les propos du curé Lapointe :

Il serait question de bâtir une église de seulement trois cents places pour les besoins quotidiens du culte. Toutefois, conformément aux plans qu'on nous a laissé entrevoir, cette petite église s'ouvrirait sur le grand auditorium de l'école polyvalente, formant un vaste temple moderne pour accueillir les foules du dimanche et des jours de fêtes religieuses<sup>232</sup>.

Les diverses parties concluent une entente à l'hiver 1969<sup>233</sup>. La CECM achète le foyer Saint-Henri et son terrain pour la somme de huit cent vingt-trois mille dollars et le terrain, le presbytère et l'église Saint-Henri pour sept cent mille dollars<sup>234</sup>. Cité dans *The Montreal Star*, le curé de la paroisse affirme que « *the demolition of this church has become necessary because the foundation and walls have become insecure [...] [I]t would cost more to repair the old church than it would to tear it down and rebuild another* »<sup>235</sup>.



Figure 5.9 Démolition de l'église Saint-Henri  
(Sources : SHSH.)

<sup>231</sup> Michel Dufour, 17 juillet 1968, p. 6.

<sup>232</sup> Anonyme, 1<sup>er</sup> septembre 1968, p. 24.

<sup>233</sup> Il est entendu que la commission scolaire prendra possession du terrain de l'église le 1<sup>er</sup> mai 1969 et que les pensionnaires du foyer auront jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1970 pour quitter les lieux.

<sup>234</sup> Afin d'assurer le service aux fidèles, la paroisse achète le 723, rue du Couvent et y aménage un presbytère. Il est prévu au cours de la période de transition que les services du dimanche soient célébrés dans l'école Ludger-Duvernay et que les mariages et les funérailles aient lieu à l'église Saint-Thomas d'Aquin.

<sup>235</sup> Harold Poitras, 8 mars 1969, p. 20.

Les démolitions débutent à l'été 1969. L'église Saint-Henri, son presbytère et l'école élémentaire Sainte-Mélanie (anciennement le couvent Sainte-Anne) sont les premiers à tomber sous le pic des démolisseurs. Ils sont bientôt suivis de l'école secondaire Saint-Henri (anciennement le collège Saint-Henri) et du foyer pour personnes âgées. Encore une fois, contrairement au projet initial<sup>236</sup>, l'ancien pensionnat L'Ange-Gardien est épargné. La photographie aérienne du secteur prise au printemps 1971 montre que seule la portion est de la place et la portion située au sud de la rue Saint-Jacques demeurent intactes.



Figure 5.10 La Place Saint-Henri en 1954, 1969 et 1971

(Sources : à gauche - photographie aérienne, 1954 ; cartothèque UQAM, ps3196-161 (détail) ; au centre - photographie aérienne, 1969 ; cartothèque UQAM, ps8257-048 (détail) ; à droite – photographie aérienne, 1971 ; cartothèque UQAM, q71307-170 (détail).)

---

<sup>236</sup> Harold Poitras, 8 mars 1969, p. 20.



Figure 5.11 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1954, 1969 et 1971  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

Pour les besoins du projet, la CECM acquiert également la rue du Collège entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques. Les plans définitifs de la future polyvalente sont acceptés par la CECM en avril 1971 et les travaux de construction débutent trois mois plus tard. L'école ouvre ses portes au septembre 1972 pour accueillir plus de deux mille six cents élèves<sup>237</sup>. Entre temps, le projet d'une petite église rattachée à la polyvalente est abandonné, comme le relate un journaliste :

[I]l devait y avoir une section de bâties, attenante à l'école polyvalente, qui aurait contenu une chapelle, un bureau et un presbytère. La paroisse aurait été propriétaire de cette partie. Mais à la CECM, on a dit qu'il ne pouvait y avoir un autre propriétaire qu'eux pour les maisons. Le projet sombra<sup>238</sup>.

Trois possibilités s'offrent alors aux paroissiens : construire un centre communautaire, fusionner les paroisses Saint-Henri des Tanneries et Sainte-Élisabeth du Portugal ou acheter l'église Saint-Thomas d'Aquin. Incapable de trancher, la paroisse se tourne vers l'archevêque de Montréal, M<sup>gr</sup> Grégoire. Celui-ci,

<sup>237</sup> Anonyme, 26 janvier 1972, p. 1.

<sup>238</sup> Jean-Guy Dubuc, 30 septembre 1972, p. F4.

« préoccupé de conserver à la paroisse son identité et, d'autre part, de ne pas voir démolir l'église St. Thomas Aquinas, [suggère] l'achat de cette église »<sup>239</sup>. C'est cette dernière solution qui est acceptée et, aux dires du curé Lapointe, « tout le monde semble finalement heureux »<sup>240</sup>.

Momentanément épargnées, les écoles élémentaires Saint-Thomas d'Aquin et Saint-Raymond, autrefois le pensionnat L'Ange-Gardien, sont néanmoins démolies<sup>241</sup>, avant même l'inauguration de la polyvalente. Dans le cas de l'école Saint-Thomas d'Aquin, l'espace libéré est utilisé comme terrain de stationnement alors qu'on aménage un parc de verdure là où se trouvait le pensionnat.

---

<sup>239</sup> Jean-Guy Dubuc, 30 septembre 1972, p. F4.

<sup>240</sup> Jean-Guy Dubuc, 30 septembre 1972, p. F4.

<sup>241</sup> Les deux bâtiments sont présents sur une photo aérienne de 1971, mais non sur la carte du service d'urbanisme de la Ville de Montréal de 1975. De plus, les écoles Saint-Raymond et Saint-Thomas d'Aquin sont listées dans l'annuaire Lovell de 1970-1971 sous le nom « École St-Henri », nous pouvons donc supposer qu'une partie ou la totalité des activités de l'école secondaire St-Henri, autrefois le collège Saint-Henri, ont été transférées à ces deux écoles en attendant que soit complétée la polyvalente. L'ancien pensionnat L'Ange-Gardien et l'ancienne école Saint-Thomas d'Aquin sont présents dans les annuaires pour la dernière fois en 1970-1971 et en 1971-1972 respectivement. (John Lovell & Son, 1970, p. 117, 455 ; John Lovell & Son, 1971, p. 117, 469 ; John Lovell & Son, 1972, p. 114, 449.)



Figure 5.12 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1971 et 1975  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

#### 5.2.4 Prochaine station : Place Saint-Henri

La quatrième phase de transformations de la Place Saint-Henri se déroule dans la seconde moitié des années 1970. Cette fois-ci, les travaux se concentrent au sud de la place et touchent les deux côtés de la rue Saint-Jacques. Le coup d'envoi des travaux est marqué par l'expropriation de tous les bâtiments situés du côté sud de la rue Saint-Jacques entre la succursale de la Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal et la rue Saint-Ferdinand. L'éviction des occupants est fixée au 30 avril 1976<sup>242</sup> et les travaux débutent en mars 1977<sup>243</sup>.

---

<sup>242</sup> Lettre du 30 septembre 1975 de Mercier, Rivard et Bélanger adressée à Jean-Pierre Blais. (Archives de la STM.)

<sup>243</sup> Lettre du 14 mars 1977 de Roméo Brossot adressée au Bureau du transport métropolitain de la Communauté urbaine de Montréal. (Archives de la STM.)



Figure 5.13 Les rails de l'ancien Montreal & Lachine Railroad traversant la voie Place Saint-Henri  
(Source : Archives de la STM.)



Figure 5.14 Démolition des bâtiments du secteur exproprié sur le côté sud de la rue Saint-Jacques à l'angle de la rue Saint-Ferdinand  
On note la présence de commerces au rez-de-chaussée.  
(Source : Archives de la STM.)

La construction d'une station de métro s'inscrit dans le prolongement de la ligne 2 du métro de Montréal. Le projet de départ soumis par les architectes Hébert & Lalonde propose « de recréer la place »<sup>244</sup> par un réaménagement complet de l'espace compris entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques, de la rue du Couvent à la rue

---

<sup>244</sup> CUM, Bureau de transport métropolitain, 1973, p. 4.

Saint-Ferdinand, rendu possible par le retrait des rails de chemin de fer bordant le sud de la place. Les plans proposés exigent la disparition de la voie place Saint-Henri et la démolition de nombreux bâtiments. En contrepartie, les architectes prévoient le prolongement de la rue Saint-Ferdinand vers la rue Notre-Dame, la construction de nouveaux bâtiments à fonctions diverses et la transformation partielle d'immeubles existants :

L'occupation des bâtiments existants [et conservés] reste inchangée. Pour les nouvelles constructions, nous proposons qu'un programme d'occupation soit élaboré en fonction des besoins du quartier. Le bâtiment qui ferme la place au sud et à l'ouest pourrait comprendre des commerces aux niveaux inférieurs (mezzanine et rez-de-chaussée), en bordure des circulations piétons, et des espaces de bureaux et d'habitation aux étages. Un centre socio-culturel de quartier pourrait également occuper une partie du bâtiment, comprenant entre autres une succursale de la bibliothèque municipale ainsi qu'une salle de réunion et de jeux. Le magasin Halepin [sic] [situé sur la rue Notre-Dame] serait modifié et un étage lui serait ajouté. Une galerie vitrée joindrait le magasin aux nouveaux bâtiments au 2<sup>e</sup> étage, laissant le sol libre pour permettre la continuité visuelle entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. Le bâtiment prévu au sud de la rue Notre-Dame serait destiné à l'industrie légère et conçu avec toute la flexibilité requise pour permettre une occupation variée [...]

Au centre de la place, nous proposons d'aménager une dépression à gradins, en amphithéâtre, où les étudiants pourront se réunir et où des spectacles pourront être organisés. Cette dépression permet également d'éclairer la galerie bordée de boutiques au niveau inférieur [de la station de métro]<sup>245</sup>.

La figure suivante présente une maquette de la station de métro. Dans l'ensemble elle reprend les grandes lignes du plan initialement proposé par les architectes Hébert et Lalonde en novembre 1973. On y constate qu'un grand bâtiment s'élève sur l'ancienne emprise du chemin de fer et que ce bâtiment est relié aux bâtiments de la rue Notre-Dame, créant ainsi un lien entre celle-ci et la rue Saint-Jacques. Du coup, la voie place Saint-Henri qui relie les rues Notre-Dame et Saint-Jacques est convertie en zone piétonne. D'ailleurs, il s'agit là d'un principe d'aménagement clairement énoncé par les architectes dans le document d'études préliminaires, puisqu'ils

---

<sup>245</sup> CUM, Bureau de transport métropolitain, 1973, p. 4.

proposent de restructurer la place et de « la concevoir pour piétons plutôt que pour la circulation automobile »<sup>246</sup>.



Figure 5.15 Maquette de la station de métro

De gauche à droite : au premier rang - bâtiments proposés reliés aux bâtiments de la rue Notre-Dame ; au deuxième rang - édicule de la station, succursale bancaire, Caisse populaire, accès à la station, amphithéâtre, poste d'incendie ; au troisième rang - polyvalente Saint-Henri, accès à la station.

(Source : Archives de la STM.)



Figure 5.16 Magasin Georges Alepin situé sur la rue Notre-Dame à l'angle de la voie place Saint-Henri, 1954

(Source : SHSH.)

---

<sup>246</sup> CUM, Bureau de transport métropolitain, 1973, p. 4.

Quelques mois après le début de la construction de la station de métro, la Ville de Montréal entreprend la construction d'une piscine publique attenante à la polyvalente en remplacement du bain Lapointe-Létourneau, jugé vétuste. En juillet 1977, la Ville annonce par voie de communiqué que les crédits pour la construction d'une piscine intérieure publique à la polyvalente Saint-Henri ont été votés par le Conseil de la ville, précisant que « [l]es services seront aménagés de façon à permettre, soit une utilisation autonome en piscine de quartier avec vastes plages intérieures, soit à des fins pédagogiques pour des groupes consécutifs de 30 élèves<sup>247</sup>. »

La rue Saint-Jacques est fermée à la circulation aux environs de la place pendant un an dans le but d'accélérer les travaux<sup>248</sup>. Néanmoins, les autorités concernées par la construction de la station de métro et de la piscine coordonnent les deux projets « afin d'incommoder le moins possible la population étant donné que la rue Saint-Jacques sera fermée pour une période d'au moins 1 an pour permettre d'exécuter les travaux du métro requis »<sup>249</sup>. Il est question pendant un certain temps d'élargir la rue du Couvent<sup>250</sup> pour permettre la circulation des véhicules dans les deux sens, mais cette partie du projet ne se réalisera pas, évitant de ce fait l'expropriation et la démolition de bâtiments supplémentaires.

---

<sup>247</sup> VdM, Service des relations publiques, 15 juillet 1977, p. 2.

<sup>248</sup> Anonyme, 5 avril 1977, p. 2.

<sup>249</sup> Anonyme, 8 mars 1977, p. 2.

<sup>250</sup> Anonyme, 5 avril 1977, p. 2.



Figure 5.17 La rue Saint-Jacques fermée à la circulation  
(Source : Archives de la STM.)

La piscine est inaugurée le 21 octobre 1978<sup>251</sup> tandis que la ligne 2 du métro est officiellement prolongée jusqu'à la station de métro Place-Saint-Henri le 28 avril 1980<sup>252</sup>. Pour des raisons que nous n'avons pas été en mesure de découvrir, les travaux entrepris lors de la réalisation de la station de métro ne reprennent, tout compte fait, que peu d'éléments du projet initialement proposé par les architectes Hébert et Lalonde. La figure 5.18 montre le plan des aménagements datant de 1973. Les secteurs en rouge y représentent les éléments réalisés. On constate qu'en fait seuls la station de métro, l'édicule principal et les sorties de part et d'autre de la rue Saint-Jacques ont été complétés. Aucun autre aménagement n'a été effectué à l'exception de la voie d'autobus passant entre l'édicule principal et la succursale de la Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal (fig. 5.19). Par conséquent, aucun des bâtiments situés à l'est de la succursale bancaire ne sont touchés par la construction de la station de métro et la voie place Saint-Henri demeure le seul lien

---

<sup>251</sup> Anonyme, 31 octobre 1978, p. 1-2.

<sup>252</sup> STM. *La STM en bref – Quelques dates*. 2007. En ligne.

unissant les rues Saint-Jacques et Notre-Dame malgré le retrait des rails qui traversaient le territoire de Saint-Henri depuis 1847.



Figure 5.18 Plan préliminaire de l'aménagement des abords de la station de métro projetée, 1973  
Les bâtiments existants sont identifiés en jaune ; seuls les bâtiments rouges seront construits.  
(Source : CUM, Bureau de transport métropolitain, 1973, p. 12.)

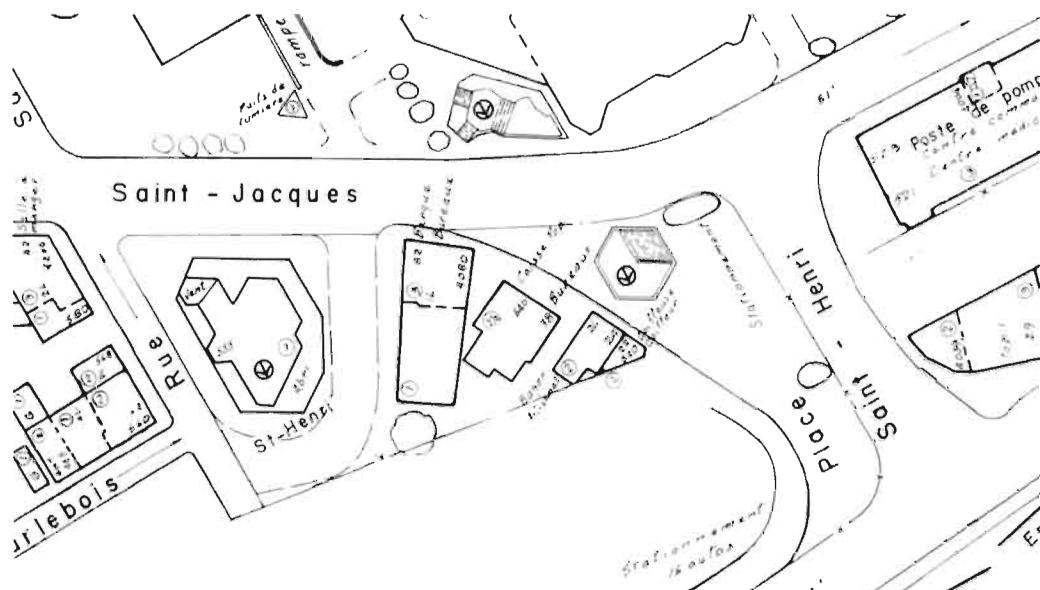


Figure 5.19 Plan d'occupation du sol des abords de la station de métro Place Saint-Henri, 1984  
(Source : VdM, 1984, feuille 225-25 (détail).)



Figure 5.20 Évolution du secteur de la Place Saint-Henri, 1975-98  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)



Figure 5.21 Rue Saint-Jacques en direction ouest à l'angle de la voie place Saint-Henri avant 1977 et en 2006

(Sources : en haut – archives de la STM ; en bas – Catherine Séguin, 2006.)

### 5.3 Une volonté de conserver la statue de Jacques Cartier

Au cours de cette période, le secteur du square Saint-Henri connaît peu de modifications. Les seuls changements ont trait au square lui-même. Aux alentours de 1960, on aménage au nord du parc une zone de jeu, notamment pour y installer un jeu de fers. L'hiver, on installe dans cette portion du parc une patinoire pour les enfants du quartier. Au cours des années 1960, on dispose de façon permanente des tables avec bancs dans la portion sud du parc. Le réaménagement du square modifie considérablement sa physionomie, en particulier le tracé des sentiers qui le traversent.

En 1963 survient un événement significatif : la statue de Jacques Cartier tombe de son socle. Les résidants doivent attendre trois années avant qu'elle ne soit restaurée puis replacée. En 1979, la statue tombe à nouveau au fond du bassin. Une fois encore, le monument est restauré puis replacé sur son piédestal<sup>253</sup>.

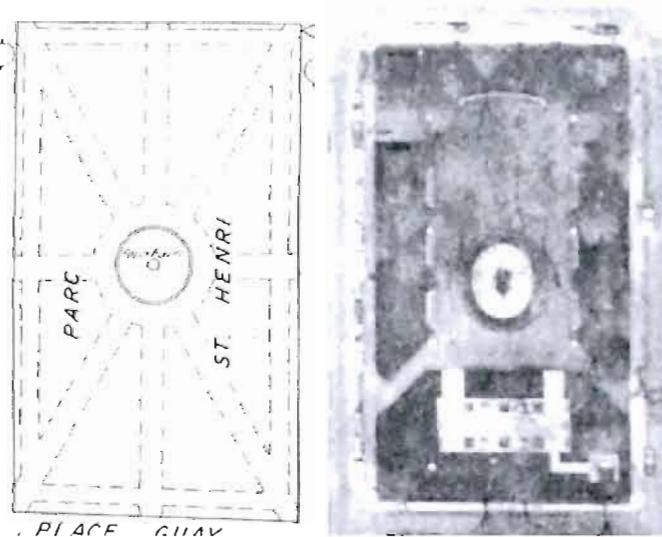


Figure 5.22 Réaménagement du square Jacques-Cartier  
(Sources : à gauche - Underwriter's Survey Bureau, 1961, feuille 201 (détail) ; à droite - photographie aérienne, 1969 ; cartothèque UQAM, ps8257-048 (détail).)

<sup>253</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 15.



Figure 5.23 Mobilier urbain au square Jacques-Cartier  
(Source : Catherine Séguin 2006.)

## 5.4 Un quartier pauvre et taudifié

### 5.4.1 Saint-Henri et le roman *Bonheur d'occasion*

Le 21 juillet 1945<sup>254</sup> est publié le roman *Bonheur d'occasion*<sup>255</sup> de Gabrielle Roy. L'ouvrage vaut à son auteure une reconnaissance<sup>256</sup> quasi immédiate et de nombreux prix littéraires<sup>257</sup>. L'action du roman se déroule dans le quartier Saint-Henri en 1940. Les habitants et les conditions de vie dans le quartier ouvrier y sont dépeints d'une façon réaliste et la pauvreté du quartier est étalée au grand jour. Au sujet du roman, le journaliste et écrivain Jean Béraud<sup>258</sup> écrit :

<sup>254</sup> Même si *Bonheur d'occasion* est publié en 1945, nous croyons que l'impact du roman s'est surtout fait ressentir à partir des années 1946-1947 avec sa popularité croissante.

<sup>255</sup> Ce roman est le premier de Gabrielle Roy.

<sup>256</sup> Traduit dans une quinzaine de langues, ce classique de la littérature canadienne demeure le livre le plus populaire de Gabrielle Roy et est, encore aujourd'hui, inscrit au programme d'étude de plusieurs écoles secondaires et collégiales du Québec.

<sup>257</sup> Notamment le prix Femina et la médaille du gouverneur général du Canada en littérature en 1947. La traduction anglaise, *The Thin Flute* est choisie livre du mois en juin 1947 par la Literary Guild of America.

<sup>258</sup> De son vrai nom Jacques LaRoche.

L'ouvrage est d'autant plus nouveau dans notre littérature qu'il n'est pas de la littérature. Entendons-nous: « Bonheur d'occasion » est fort bien écrit, composé savamment, sans une page de trop. Mais son sujet, son thème, ses personnages ne sont pas imaginaires. Ils sont là devant nos yeux; l'auteur les a vus, étudiés, décrits avec un art, assez proche de celui du peintre qui, de dégoût, a renoncé à l'anecdote pour rechercher d'abord l'humanité<sup>259</sup>.

*Bonheur d'occasion* a été publié il y a plus de soixante ans, mais il a laissé une marque indélébile dans l'imaginaire collectif, tant chez les résidants de Saint-Henri que chez les personnes de l'extérieur du quartier. Cette situation cause problème dans le sens où le roman a cristallisé une image de Saint-Henri qui persiste. Outre les raisons liées au succès du roman et à la qualité de l'œuvre, dont nous ne discuterons pas ici, nous parlerons de deux principales causes: la géographie physique du quartier parfaitement reconnaissable dans le roman par la description de lieux et par les promenades des personnages dans Saint-Henri et l'utilisation récurrente du titre de l'œuvre en association avec le quartier Saint-Henri.

Au moment où elle entreprend la rédaction de *Bonheur d'occasion*, Gabrielle Roy réside à Westmount, ville riche et anglophone qui surplombe Saint-Henri. De sa fenêtre, elle voit la fumée des usines du quartier et le canal de Lachine qui le délimite au sud. Lui parviennent le sifflet des locomotives et les éclats de sirènes des usines qui rythment la vie des ouvriers. Attirée par toute cette animation, elle descend fréquemment vers Saint-Henri et y fait d'interminables promenades au cours desquelles elle observe la vie dans le quartier. Lors de ces visites, elle note, sur un plan détaillé de Saint-Henri qu'elle possède, les maisons, les restaurants qui lui paraissent propres à mettre en scène ses personnages<sup>260</sup>. Selon Céline Légaré,

Entre 1939 et 1945, période féconde par excellence qui a marqué son étape montréalaise, lorsque Gabrielle Roy s'installa dans le quartier Saint-Henri [sic] pour observer sur place les personnages qui allaient devenir les héros de

<sup>259</sup> Jean Béraud, 21 juillet 1945, p. 30.

<sup>260</sup> Entrevue de Judith Jasmin avec Gabrielle Roy à l'émission *Premier Plan* diffusée le 30 janvier 1961. (Société Radio-Canada. *Les archives de Radio-Canada*. 2008. En ligne.)

Bonheur d'occasion, elle exerçait le métier de journaliste ; la technique du reportage fut celle qu'elle adopta pour construire son premier roman<sup>261</sup>.

Les personnages de *Bonheur d'occasion* sont fictifs et n'ont jamais habité les maisons décrites dans le roman. Cependant, l'auteure, tout en modifiant la dénomination des commerces et des lieux de travail où évoluent les personnages, est demeurée fidèle aux activités s'y déroulant habituellement. Ainsi, à part quelques rares exceptions, les lieux décrits dans le roman ont tous existé et plusieurs d'entre eux sont toujours présents dans le paysage de Saint-Henri. La carte présentée à la figure 5.24 identifie les lieux ayant réellement existé qui sont décrits dans le roman. Comme l'indique Étienne Vaucheret :

Les descriptions, dans *Bonheur d'occasion*, sont rarement gratuites et c'est au travers des yeux des personnages [...] que le lecteur découvre, ou reconnaît, la topographie de Saint-Henri, faubourg populaire à l'est [sic] de Montréal, entre la rue Saint-Jacques et le canal de Lachine<sup>262</sup>.



Figure 5.24 Gabrielle Roy à Saint-Henri, 1945  
(Source : Conrad Poirier, « St. Henri : Gabrielle Roy & Boys of St. Henri », 29 août 1945 ; BANQ, P48,S1,P11917.)

<sup>261</sup> Céline Légaré, 7 octobre 1972. (BAC. Portail Gabrielle Roy. 2000. En ligne.)

<sup>262</sup> Étienne Vaucheret, 1985, p. 107.

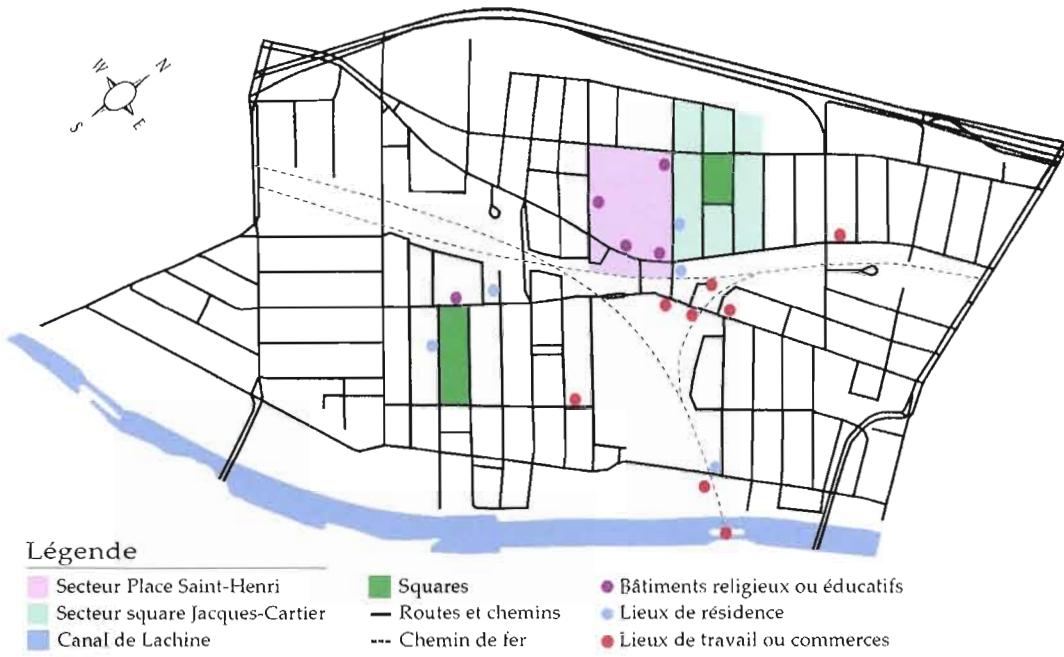


Figure 5.25 Lieux présents dans *Bonheur d'occasion*

Source : Catherine Séguin, 2007.)

Pour illustrer nos propos, nous citerons quelques passages du roman. L'exemple de la maison du personnage Jean Lévesque est probablement le plus connu :

La maison où Jean avait trouvé un petit garni se trouvait immédiatement devant le pont tournant de la rue Saint-Augustin[...] Mais la maison n'était pas seulement sur le chemin des cargos. Elle était aussi sur la route des voies ferrées [...] Étroite de façade, la maison se présentait drôlement à la rue ; de biais comme si elle eût voulu amortir tous les chocs qui l'ébranlaient. Ses murs de côté s'écartaient en V<sup>263</sup>.

<sup>263</sup> Gabrielle Roy, [1945], p. 31-32.



Figure 5.26 La maison de Jean Lévesque

(Sources : à gauche – Conrad Poirier, « Old House St. Augustin Street », 29 août 1945 ; BANQ, P48,S1,P11923 ; à droite – Catherine Séguin, 2007.)

Il y a aussi la maison de la famille Lacasse, que nous « voyons » pour la première fois dans une scène où Jean raccompagne Florentine chez elle après un souper au restaurant :

Rue Beaudoin, elle s'arrêta devant la façade nue, très pauvre, d'une maison de bois. À droite, une ouverture basse et humide conduisait à une petite cour intérieure où des fenêtres timidement éclairées jetaient des lueurs sur des amas de détritus. La rue comptait une vingtaine de petites maisons de bois, traversée, de-ci de-là, par de semblables passages qui menaient aux cours intérieures. Au bout de la rue, un remblai grimpait très haut jusqu'au chemin de fer [...] Florentine indiquait la maison tout au bord du trottoir, directement sous la lumière du réverbère qui accusait le gris fané et triste de la peinture<sup>264</sup>.



Figure 5.27 La maison des Lacasse

La maison des Lacasse est la seconde à partir de la gauche sur la photographie de 1945.  
(Sources : à gauche - Conrad Poirier, « Rue Beaudoin : St. Henri », 29 août 1945 ; BANQ, P48,S1,P11908 ; à droite - Catherine Séguin, 2007.)

---

<sup>264</sup> Gabrielle Roy, [1945], p. 86.

Le restaurant de la mère Philibert est un autre exemple :

Au coin de la rue Saint-Ferdinand, un sanglot de guitare filtra une vitrine mal jointe. Il s'approcha de cette devanture embuée et, entre les cartons-affiches, il aperçut au fond, dans un tout petit carré libre, le visage épanoui et rose de la mère Philibert, propriétaire de l'établissement<sup>265</sup>.



Figure 5.28 Le restaurant de la mère Philibert

(Sources : à gauche - Conrad Poirier, « Old Restaurant : St. Henri », 29 août 1945 ; BANQ, P48,S1,P11918 ; à droite - Catherine Séguin, 2007.)

En 1945, Albert Alain écrit que « [l]e grand mérite de Gabrielle Roy, c'est d'avoir créé l'ambiance, le climat de Saint-Henri<sup>266</sup>. » Cette première impression s'avère toujours vraie près de quarante années plus tard pour Fulgence Charpentier qui poursuit dans la même veine :

Aucun auteur [...] de notre pays n'a touché le cœur d'autant de lecteurs par suite de la sympathie dont elle auréole ses personnages que par le réalisme des descriptions des milieux où ils évoluent, qu'il s'agisse des Prairies de l'Ouest ou des quartiers ouvriers de Saint-Henri<sup>267</sup>.

---

<sup>265</sup> Gabrielle Roy, [1945], p. 32.

<sup>266</sup> Albert Alain, 15 septembre 1945, p. 8.

<sup>267</sup> Fulgence Charpentier, 23 juillet 1983, p. 6.



Figure 5.29 Gabrielle Roy près de la gare Saint-Henri, 1945  
(Source : Conrad Poirier, « Gare St. Henri », 29 août 1945 ; BANQ, P48,S1,P11913.)

La publication et surtout le succès de *Bonheur d'occasion* ont pour effet de stigmatiser la population du quartier et de faire de Saint-Henri l'archétype du quartier ouvrier miséreux montréalais. Si certaines personnes retirent une sorte de fierté de voir leur quartier mis de l'avant de la sorte, d'autres éprouvent plutôt des sentiments où se mêlent la honte, l'amertume et la tristesse<sup>268</sup> et s'inquiètent des effets pervers que le roman peut avoir sur l'imaginaire des gens qui connaissent peu ou pas du tout le quartier.

On oublie parfois que Gabrielle Roy est une romancière sous ses dehors de journaliste. Ainsi, lorsqu'elle décrit les résidants et les lieux de Saint-Henri, elle livre son impression et son interprétation et non un portrait complet, objectif et impartial.

---

<sup>268</sup> Lire notamment le premier tome de l'autobiographie de Lise Payette *Des femmes d'honneur* où l'auteure nous livre ses souvenirs et ses sentiments sur *Bonheur d'occasion* et Gabrielle Roy : « En 1945, je reçus une vraie douche d'eau froide. Je l'avoue maintenant, j'en ai toujours voulu à Gabrielle Roy. Je ne lui ai jamais pardonné ce qu'elle a fait au gens de Saint-Henri, dans son livre *Bonheur d'occasion*. [...] Ce livre fut pour moi un choc culturel. Je ne connaissais pas à Gabrielle Roy le droit de fouiller les coins de nos jardins secrets, ni de soulever nos draps pour parler de nous comme elle le faisait. J'eus honte. Honte d'être ce que j'étais, honte d'être de Saint-Henri [...] » (Lise Payette, 1997, p. 67-68.) Le témoignage de la journaliste Yvonne Morissette-Riallan dans *Les chemins retrouvés de Gabrielle Roy : témoins d'occasions au Québec* abonde dans le même sens : « [J'ai] mis beaucoup de temps avant de lui pardonner d'avoir projeté à l'étranger une image négative et erronée des Canadiens français. Le jour de la remise du prix [Fémina], je crois n'avoir jamais éprouvé autant de honte dans ma vie [...] Certes, *Bonheur d'occasion* possède d'indiscutables qualités humaines et littéraires, sans doute est-il digne de l'auteur de la *Comédie humaine*, mais pourquoi avoir étalé ainsi nos plaies au grand jour ? (Ismène Toussaint, 2004, p. 118-119.)

Elle s'attarde sur certains aspects au détriment de certains autres. De plus, contrairement à ce que certains croient, elle n'a jamais sympathisé et n'a même jamais vraiment parlé aux résidants du quartier. De son propre aveu « ce n'était pas nécessaire »<sup>269</sup>. À partir de ses impressions, l'auteure a construit une image de Saint-Henri. Or, de nombreux lecteurs considèrent cette image comme un fidèle portrait du quartier.

Plusieurs accusent la romancière d'avoir aggravé la réalité de Saint-Henri et de ses résidants. Le curé Georges-Étienne Boileau est l'une des voix qui s'élèvent en ce sens :

À cause du roman « Bonheur d'occasion », de Mademoiselle Gabrielle Roy, le monde entier comprendra que St-Henri est un trou d'enfer, un lieu où la misère la plus noire règne, où les habitants ne sont que des « minus habens »<sup>270</sup> [...] Ce roman ne nous fait pas connaître sous notre vrai jour à l'étranger [...] Il y a des taudis à St-Henri comme il y en a ailleurs<sup>271</sup>.

*La Voix populaire* abonde dans le même sens :

Sans attenter à la gloire de notre compatriote qui, grâce à son talent s'est méritée les plus grands honneurs littéraires du monde entier, nous partageons cependant l'avis du curé Boileau sur les mauvais effets que le roman produit dans l'esprit des gens qui ne connaissent pas notre quartier. Mlle Roy, sans mauvaise intention, nous en sommes convaincus, jette sur St-Henri beaucoup de discrédit. On attend souvent les gens de l'extérieur s'exclamer lorsque nous leur disons que nous habitons le quartier St-Henri : « Comment faites-vous pour habiter dans ce trou du diable? » Et on nous regarde avec des yeux étonnés comme si nous étions des objets étranges, des petits monstres<sup>272</sup>.

L'exemple le plus frappant et le plus révélateur est celui d'un capitaine du poste de police de Saint-Henri qui raconte à un journaliste de *La Voix populaire* comment, à

<sup>269</sup> Entrevue de Judith Jasmin avec Gabrielle Roy à l'émission *Premier Plan* diffusée le 30 janvier 1961. (Société Radio-Canada. *Les archives de Radio-Canada*. 2008. En ligne.)

<sup>270</sup> Personnes incapables.

<sup>271</sup> Anonyme, 25 juin 1947, p. 1.

<sup>272</sup> Anonyme, 25 juin 1947, p. 1.

l'annonce de sa nomination dans le quartier, plusieurs de ses amis lui ont offert spontanément leurs sympathies :

Quoi, de dire l'un, tu t'en vas dans un trou d'enfer. Les gens, par là, sont vilains, miséreux. Ils n'ont pas de cœur, pas d'ambition. Il y a un grand nombre de rastaquères<sup>273</sup>. Tu t'en vas parmi la lie de la société. Nous savons parce que nous avons lu « Bonheur d'Occasion » de Gabrielle Roy<sup>274</sup>.

*Bonheur d'occasion* a donné une image de Saint-Henri qui est non pas encouragée mais en quelque sorte perpétuée par l'utilisation récurrente du titre de l'ouvrage de Gabrielle Roy en association avec le quartier. Au cours de nos recherches, nous avons constaté qu'il existe une forte tendance à associer le quartier Saint-Henri au roman. Les exemples sont nombreux<sup>275</sup> :

- Conçue à la fin des années 1970 par l'architecte Julien Hébert, la murale *Bonheur d'occasion* orne l'un des murs intérieurs de station de métro Place Saint-Henri (fig. 5.30).
- Le parc du *Bonheur-d'occasion* est créé en 1994 par la Ville de Montréal en souvenir du roman de Gabrielle Roy (fig. 5.31).
- La Société historique de Saint-Henri propose depuis plusieurs années trois circuits pédestres pour visiter le quartier. Parmi les trajets proposés, le circuit *Sur les traces de Bonheur d'occasion* fait découvrir au marcheur les différents lieux où se déroule l'action du roman (fig. 5.32).
- *Kaléidoscope*, une entreprise montréalaise spécialisée dans les visites guidées, propose une visite du quartier<sup>276</sup> portant exclusivement sur *Bonheur d'occasion*.
- *L'autre Montréal*, un collectif d'animation urbaine, propose le circuit *Saint-Henri : la vie de « fact'rie*  où « [à] travers rues et ruelles, sur les traces des villageois, des

<sup>273</sup> Personnes méprisables.

<sup>274</sup> Anonyme, 15 octobre 1947, p. 4.

<sup>275</sup> Cette liste n'est cependant pas exhaustive.

<sup>276</sup> Cette visite est offerte en association avec la Société historique de Saint-Henri.

artisans et des travailleurs du 19<sup>e</sup> siècle établis le long du canal et des voies ferrées, on découvre des lieux encore hantés par les personnages du roman *Bonheur d'occasion*<sup>277</sup>. »

- Le gîte *Bonheur d'occasion* occupe depuis 1992 l'ancienne maison d'Eugène Guay, dernier maire de la ville de Saint-Henri, située face au square Jacques-Cartier (fig. 5.33).
- Le livre *Portrait de quartier du territoire desservi par le CLSC*<sup>278</sup> publié par le CLSC Saint-Henri en 1999 comporte plusieurs photographies et références à Gabrielle Roy et *Bonheur d'occasion*, dont la reproduction sur la couverture d'une sérigraphie de Miyuki Tanobe illustrant la maison de Jean Lévesque.
- Une publication gouvernementale parue en 2000 portant sur la concertation dans le quartier indique que : « Saint-Henri, le quartier populaire ouvrier le plus fameux de Montréal, fait partie de l'imaginaire de tout québécois. Gabrielle Roy, entre autres, l'a d'ailleurs immortalisé dans *Bonheur d'occasion* en 1945<sup>279</sup> » (fig. 5.34).
- La section portant sur Saint-Henri d'un livre sur l'architecture montréalaise publié en 2002 débute par une allusion aux personnages de *Bonheur d'occasion* : « Florentine Lacasse va épouser Emmanuel Létourneau et ils passeront quelques jours à l'hôtel avant qu'Emmanuel ne parte pour la guerre<sup>280</sup>. ».

---

<sup>277</sup> L'Autre Montréal. *Portail de L'Autre Montréal*. N.d. En ligne.

<sup>278</sup> Nicole Mousseau, 1999, 135 p.

<sup>279</sup> Direction de la santé publique, Régie régionale de Montréal-Centre, Ville de Montréal et Centraide du Grand Montréal, 2000, p 2.

<sup>280</sup> Brunet, Pierre Philippe et Jean O'Neil, 2002, p. 83.

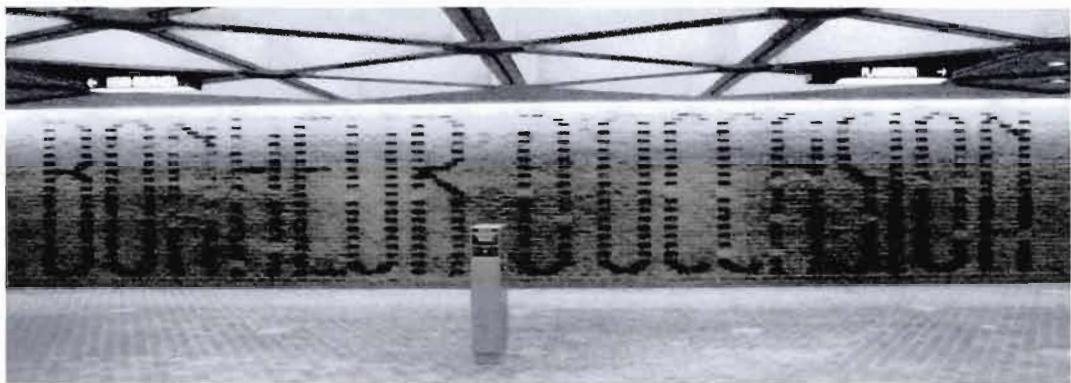


Figure 5.30 Murale *Bonheur d'occasion* de la station de métro Place Saint-Henri  
(Source : Catherine Séguin 2006.)



Figure 5.31 Photographie aérienne du parc du Bonheur-d'occasion  
(Source : VdM. *Navigateur urbain*. 2002. En ligne.)

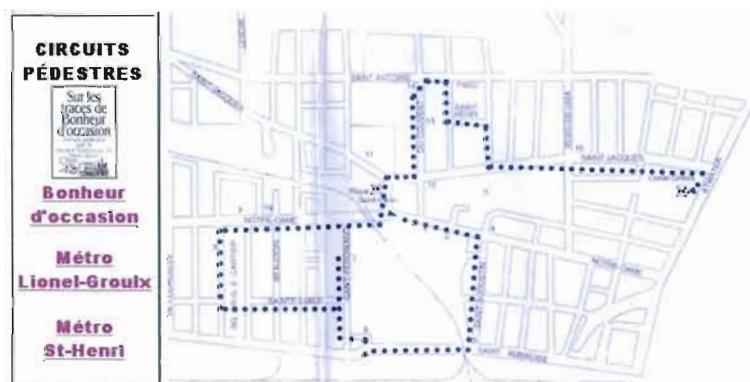


Figure 5.32 Circuit *Sur les traces de Bonheur d'occasion*  
(Source : SHSH.)



Figure 5.33 Gîte *Bonheur d'occasion* au 844-846, rue Agnès  
(Source : Catherine Séguin, 2007.)

## SAINT-HENRI : LE "VILLAGE MYTHIQUE"...?

Saint-Henri, le quartier populaire ouvrier le plus fameux de Montréal, fait partie de l'imaginaire de tout Québécois. Gabrielle Roy, entre autres, l'a d'ailleurs immortalisé dans *Bonheur d'occasion* en 1945.

... Saint-Henri est un des derniers villages du Québec. Il a été fondé par les immigrants français qui ont émigré vers la Nouvelle-France au XVII<sup>e</sup> siècle. Les premières familles sont arrivées vers 1650. Le nom de Saint-Henri vient de l'église Saint-Henri, construite en 1670. La ville a été fondée en 1700 et a été incorporée en 1855.

d'autres, en tirant des revenus des chemins de fer et des grands travaux publics, comme la construction du marché Atwater (1933).

Déjà en 1685, on trouvait dans le secteur une tannerie qui servait de relais aux courreurs de bois sur la route des fourrures vers Lachine. Cent ans plus tard, vers

Le déclin industriel de tout le Sud-Ouest a, en fait, commencé après la seconde guerre mondiale pour s'accélérer avec les années 60. Entre 1967 et 1988,

Figure 5.34 Extrait d'une publication gouvernementale datant de 2000  
(Source : Direction de la santé publique, Régie régionale de Montréal-Centre, Ville de Montréal et Centraide du Grand Montréal, Solidarité Saint-Henri, 2000, p. 2.)

### 5.4.2 Une époque de revendication

Le premier numéro de *La Voix populaire* paraît le 17 avril 1946. Dès ses débuts, cet « [h]ebdomadaire au service de St-Henri, Ville-Émard, Côte-St-Paul et Ste-Cunégonde<sup>281</sup> » dénonce les conditions de salubrité du quartier. Il entreprend alors une campagne contre la fumée : « Notre grande calamité. 50 cheminées vomissent en

<sup>281</sup> Anonyme, 15 mai 1946, p. 1.

même temps une fumée noire et dense<sup>282</sup>. » ; « La fumée est un fléau pour tout le quartier. On punit les coupables à Chicago. Pourquoi ne pas le faire ici<sup>283</sup> ? » ; « St-Henri-la-boucane. Quand donc verrons-nous le soleil à St-Henri<sup>284</sup> ? »

Le journal s'attaque également à l'état des infrastructures du quartier et dénonce le laxisme des autorités « Après la fumée, les parcs et les taudis, il y a les rues mal entretenues et l'éclairage défectueux. Que font donc nos conseillers municipaux<sup>285</sup> ? » Très tôt donc, les lecteurs de *La Voix populaire* sont au fait des problèmes du quartier et sont invités, par l'entremise du journal, à prendre part à l'amélioration de leurs conditions de vie et au développement du quartier<sup>286</sup>.

Nous l'avons expliqué plus tôt au point 5.1.2, à partir des années 1960 un vent de renouveau urbain souffle sur Montréal alors en pleine Révolution tranquille. Selon Martin Drouin,

Aux États-Unis, au Canada comme en Europe, des opérations spectaculaires transformaient l'environnement bâti des villes. Montréal n'échappa pas au phénomène. La vétusté de secteurs défavorisés et la prolifération de taudis justifiaient l'entreprise. Des quartiers entiers étaient ainsi promis à la disparition<sup>287</sup>.

Une étude de la Corporation de développement économique conclut en 1960 que « neuf des dix-sept quartiers résidentiels de la ville se trouvaient dans un état ‘médiocre’ ou ‘mauvais’ »<sup>288</sup>. Pour les Montréalais, le quartier Saint-Henri et le Vieux-Montréal sont alors « en tête dans la course au délabrement »<sup>289</sup>.

<sup>282</sup> Anonyme, 24 avril 1946, p. 1.

<sup>283</sup> Anonyme, 18 septembre 1946, p. 1.

<sup>284</sup> Anonyme, 29 janvier 1947, p. 1.

<sup>285</sup> Anonyme, 5 juin 1946, p. 1.

<sup>286</sup> Anonyme, 16 juillet 1947, p. 1.

<sup>287</sup> Martin Drouin, 2007.

<sup>288</sup> Martin Drouin, 2007.

<sup>289</sup> Jacques Delisle, 5 juillet 1961, p. 5.

Martin Drouin écrit qu'à la suite des conclusions de l'étude, le quartier Saint-Henri<sup>290</sup> devient en 1965 une « zone pilote » de rénovation urbaine, l'un des chantiers les plus importants au Canada. En parallèle, le quartier est désigné comme « zone pilote » pour un projet de participation communautaire « au vu d'une situation sociale et économique défavorable, mais aussi en raison de l'homogénéité de la population et du fort sentiment d'appartenance »<sup>291</sup>. Enfin, toujours en 1965, le secteur du square Sir-George-Étienne-Cartier sert de « zone pilote » lors de la *campagne d'embellissement* dont « le but [est] de fleurir le plus grand nombre de fenêtres possible à Montréal »<sup>292</sup>. Pour cette occasion deux cent cinquante boîtes à fleurs sont distribuées gratuitement aux résidants du square ; ainsi, « [à] St-Henri, il n'y a pas que les taudis, depuis samedi, il y a aussi des fleurs<sup>293</sup>. »

#### 5.4.3 L'autoroute Est-Ouest

Le coup d'envoi des travaux de l'autoroute Est-Ouest<sup>294</sup> est donné en 1970. Selon Guy R. Legault, son tracé suit « une localisation propice où l'on tire avantage de la topographie pour insérer l'ouvrage sur le flanc d'une barrière existante constituée de l'escarpement et du chemin de fer du Canadien Pacifique »<sup>295</sup>. Il est important de mentionner qu'à l'origine le tracé de l'autoroute Est-Ouest préconisé par le gouvernement provincial passait « au cœur des quartiers Saint-Henri, Sainte-

<sup>290</sup> Le quartier Saint-Henri auquel on réfère ici couvre les territoires des anciennes villes de Saint-Henri et Sainte-Cungonde, soit aujourd'hui respectivement le quartier Saint-Henri et le quartier Petite-Bourgogne.

<sup>291</sup> Martin Drouin, 2007.

<sup>292</sup> Claude Masson, 16 mai 1965, p. 4.

<sup>293</sup> Claude Masson, 16 mai 1965, p. 4.

<sup>294</sup> L'actuelle autoroute Ville-Marie.

<sup>295</sup> Guy R. Legault, 2002, p. 91.

Cunégonde et Saint-Joseph »<sup>296</sup>, révélant le peu de valeur que ces territoires et ses résidants avaient aux yeux de certains planificateurs.

La construction de l'autoroute Est-Ouest marque profondément le paysage urbain. Pour Saint-Henri, en plus de renforcer une barrière physique naturelle déjà existante, cette autoroute forme une barrière psychologique et renforce la dichotomie entre le quartier ouvrier et la riche ville de Westmount située au nord. Comme le journaliste du quotidien *Le Devoir* fait remarquer, « La barrière sociale qui sépare Saint-Henri de Westmount a toujours été bien claire et nette dans l'esprit de tous les citoyens des deux zones ; après la construction de l'autoroute est-ouest [...], une barrière de béton en assurera l'étanchéité<sup>297</sup>. »

#### 5.4.4 La modernité à l'assaut de la Place Saint-Henri

Nous l'avons mentionné, Gabrielle Roy a découvert Saint-Henri en parcourant le quartier à pied. À maintes reprises, elle convie le lecteur à en faire autant et à suivre les personnages à travers leur périple dans le quartier. L'errance de Jean Lévesque la nuit à travers le quartier nous livre un bel exemple :

Il prit le chemin de la rue Notre-Dame [...] L'horloge de l'église de Saint-Henri marquait huit heures moins le quart lorsqu'il arriva au cœur du faubourg. Il s'arrêta au centre de la place Saint-Henri, une vaste zone sillonnée du chemin de fer et de deux voies de tramways, carrefour planté de poteaux noirs et blancs et de barrières de sûreté, clairière de bitume et de neige salie, ouverte entre les clochers et les dômes, à l'assaut des locomotives hurlantes, aux volées de bourdons, aux timbres éraillés des trams et à la circulation incessante de la rue Notre-Dame et de la rue Saint-Jacques.

La sonnerie du Chemin de fer éclata [...] À la rue Atwater, à la rue Rose-de-Lima, à la rue du Couvent et maintenant à la place Saint-Henri, les barrières de passages à niveau tombaient. Ici, au carrefour de deux artères principales, leurs

<sup>296</sup> Guy R. Legault, 2002, p. 91.

<sup>297</sup> Anonyme, 26 novembre 1971, p. 11.

huit bras de noir et de blanc, leur huit bras de bois où luisaient des fanaux rouges se rejoignaient et arrêtaient la circulation. Le train passa [...] Une odeur âcre de charbon emplit la rue. Un tourbillon de suie oscilla entre le ciel et le faîte des maisons<sup>298</sup>.



Figure 5.35 La portion sud de la Place Saint-Henri, 1948  
(Source : SHSH.)

Telle est l'image qu'inspire le sud du secteur de la Place Saint-Henri à la romancière. Une sorte de *no man's land* bruyant et sale. À cela s'ajoutent certaines rumeurs :

En dénonçant « l'urgence de la situation scolaire » à St-Henri, le député Camille Martellani employa des termes frappants. Il fit allusion à l'IGNOBLE SITUATION, qui, ajoutait-il, « NOUS FORCE à abriter nos écoliers dans de vieux locaux sordides, mal situés, souvent infestés de rats et condamnés par le Service des Incendies ». Les « locaux sordides » infestés de rats étaient aussi appelés « *trappes à feu* »<sup>299</sup>.

Une photographie de l'article de Guy Lessonini montre une salle de classe dont la légende est explicite : « L'intérieur de l'école St-Henri. Ça n'est pas si pire<sup>300</sup>. » Pour

<sup>298</sup> Gabrielle Roy, [1945], p. 34-35.

<sup>299</sup> Guy Lessonini, 25 au 31 mars 1968. (Archives de la VdM.)

<sup>300</sup> Guy Lessonini, 25 au 31 mars 1968. (Archives de la VdM.)

sa part, Léo Côté, professeur au collège Saint-Henri, déclare : « Ça fait 10 ans que j'enseigne ici et je n'ai jamais vu un rat<sup>301</sup>. »

C'est dans cette atmosphère que survient le projet de construction d'une polyvalente à Saint-Henri. *La Voix populaire* se positionne en faveur du projet. Son rédacteur en chef Michel Dufour croit que « La démolition de l'église Saint-Henri changera le quartier... mais pour le mieux<sup>302</sup> ! » Il souligne que :

Il faut oublier un instant toutes les raisons sentimentales qui font croire aux gens qu'avec la démolition de l'église disparaîtra avec elle la paroisse St-Henri. Au contraire, le centre communautaire qui deviendra la « petite » église St-Henri constituera un centre plus fonctionnel pour le plus grand bien des paroissiens. Il est vrai que la physionomie du quartier va changer, mais ce sera pour le mieux. C'est là la rançon du progrès, comme l'échangeur Turcot venait bousculer un peu nos habitudes, nos maisons et nos traditions<sup>303</sup>.



Figure 5.36 Démolition de l'ancien collège Saint-Henri  
(Source : SHSH.)

<sup>301</sup> Guy Lessonini, 25 au 31 mars 1968. (Archives de la VdM.)

<sup>302</sup> Michel Dufour, 17 juillet 1968, p. 6.

<sup>303</sup> Michel Dufour, 17 juillet 1968, p. 6.

Est-ce que la démolition de l'église a changé le quartier pour le mieux? Probablement pas. Ni le quartier, ni le secteur de la Place Saint-Henri puisqu'on peut lire dans le projet initial proposé par les architectes Hébert & Lalonde que :

La Place Saint-Henri était autrefois le cœur du village du même nom [...]

La Place Saint-Henri n'était cependant pas un lieu particulièrement harmonieux. Gabrielle Roy, dans *Bonheur d'occasion*, en parle en ces termes : « Une vaste zone sillonnée du chemin de fer de deux voies de tramways, carrefour planté de poteaux noirs et blancs et de barrières de sécurité [...] ».

Depuis quelques années, la Place Saint-Henri est devenue un terrain de stationnement. Il s'agit, à l'occasion de la construction du métro, de la restructurer et de lui redonner une vocation<sup>304</sup>.

Les architectes proposent de « recréer la place »<sup>305</sup>, de renforcer l'attrait qu'elle exerce et de renforcer son rôle en reliant les rues Saint-Jacques et Notre-Dame et en densifiant le sud de la place par la construction de bâtiments à usages multiples.



Figure 5.37 Le côté sud de la rue Saint-Jacques face de l'église, 1967  
(Source : SHSH.)

---

<sup>304</sup> CUM, Bureau de transport métropolitain, 1973, p. 3.

<sup>305</sup> CUM, Bureau de transport métropolitain, 1973, p. 4.

Parmi tous les bâtiments que comportait le projet initial, comme nous l'avons déjà mentionné, seuls la station de métro, l'édicule et les deux entrées secondaires situées de part et d'autre de la rue Saint-Jacques sont réalisés. Pire encore, le retrait des rails du Montreal and Lachine Railroad permet d'unifier les portions nord et sud de la voie place Saint-Henri, mais l'espace disponible est utilisé comme espace de stationnement. Ainsi, le sud de la Place Saint-Henri demeure une vaste zone déstructurée.



Figure 5.38 Le sud de la Place Saint-Henri : un stationnement  
(Source : photographie aérienne, 1985 ; cartothèque UQAM, q85811-126 (détail).)

Peu de temps après l'inauguration de la piscine Saint-Henri, un article de *La Voix populaire* souligne que :

Ce coin de chez nous constitue maintenant un complexe imposant et peut porter fièrement son nom de Place Saint-Henri. Il y a notre historique station de pompiers, la majestueuse polyvalente maintenant flanquée de la piscine, la bouche de métro qui sort lentement de terre, la Caisse Populaire et la Banque d'Épargne<sup>306</sup>.

---

<sup>306</sup> Anonyme, 31 octobre 1978, p. 1-2.

La place aurait-elle retrouvé son rôle de pivot de la vie économique et sociale du quartier ? Et la Place Saint-Henri est-elle toujours une place ? Rien n'est moins sûr. Dans son ouvrage intitulé *The City Assembled. The Elements of Urban Form Through History*, Spiro Kostof indique que « [p]ublic places host structured or communal activities – festivals, riots, celebrations, public executions – and because of that, such places will bear the designed evidence of our shared record of accomplishment and our ritual behaviour.<sup>307</sup> » Or, la démolition de la majorité des bâtiments du secteur de la Place Saint-Henri et la transformation de la trame urbaine modifient radicalement le paysage bâti. Le marqueur urbain qui s'y trouvait depuis plus de cent ans n'est plus comme le souligne *La Voix populaire* « L'église St-Henri... ou la fin d'un clocher<sup>308</sup> ! »



Figure 5.39 La fin d'un clocher  
(Source : Anonyme, 9 août 1969, p. 1.)

<sup>307</sup> Spiro Kostof, 1992, p. 124.

<sup>308</sup> Anonyme, 9 août 1969, p. 1.

Au sujet des places publiques, Spiro Kostof souligne que « *street and quay are primarily places of transit, capturing public life in momentary pauses from a river of people in motion. The public place, on the other hand, is a destination ; a purpose-built stage for ritual and interaction*<sup>309</sup>. » Or, la démolition des résidences et des commerces au cours des rénovations urbaines des années 1960 et 1970 a eu comme conséquence d'augmenter l'importance relative de la fonction de transit de la place. Cette fonction n'est pas nouvelle ; déjà au début du siècle elle était le point de rencontre de plusieurs lignes de tramways. Selon, Jean-Pierre Augustin et Claude Sorbets, les espaces publics urbains « sont des lieux privilégiés d'interaction sociale qui favorisent un vécu commun et la formation d'une mémoire collective<sup>310</sup>. » Donc, la Place Saint-Henri est de moins en moins une destination et de plus en plus un lieu de transit. Ce qui nous amène à penser qu'en effaçant le tissu urbain de la place, les rénovations ont également effacé la mémoire collective.

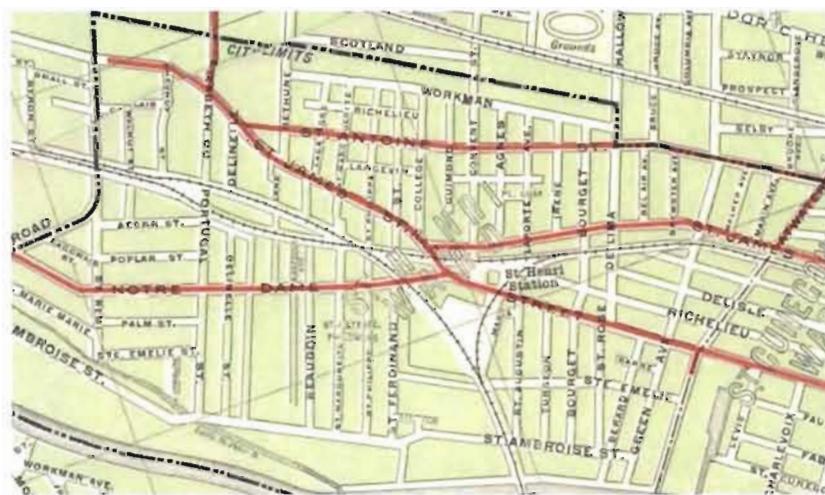


Figure 5.40 Circuits de tramways à Saint-Henri, 1910  
Les lignes rouges identifient les routes empruntées par les tramways.  
(Source : Joseph Charlebois [b], 1910, détail.)

<sup>309</sup> Spiro Kostof, 1992, p. 123.

<sup>310</sup> Jean-Pierre Augustin et Claude Sorbets, 2000, p. 17

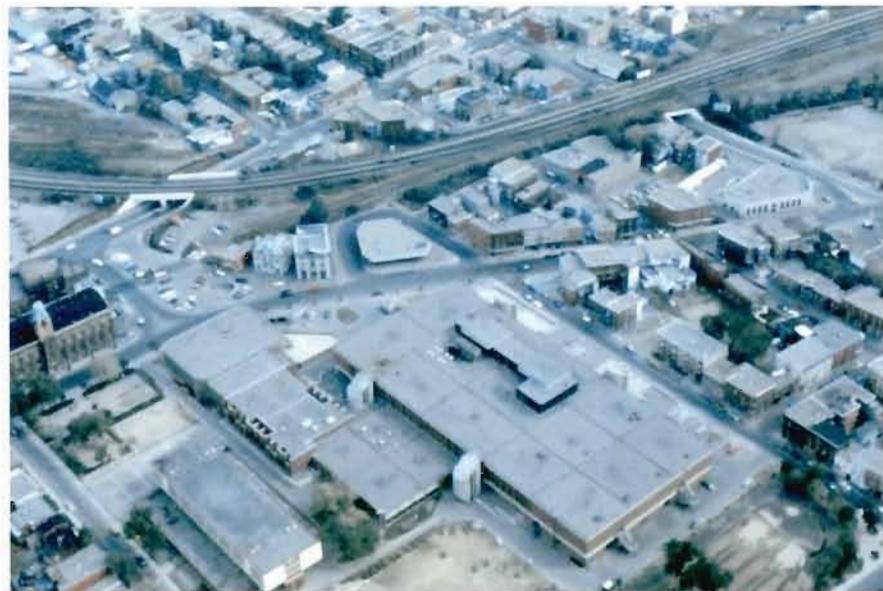


Figure 5.41 Le secteur de la Place Saint-Henri, vers 1980  
(Source : Archives de la STM.)

#### 5.4.5 Un parc et son monument menacés

Jadis haut lieu des élites locales et même de Montréal, le square Jacques-Cartier n'est plus ce qu'il était, comme nous avons pu le constater au chapitre précédent. Le comité de toponymie de la Ville de Montréal décide néanmoins de lui redonner un peu de lustre en le baptisant « parc Saint-Henri » en 1953. Il faut dire qu'à cette époque il y a deux « parcs Saint-Henri » dans le quartier. Le premier est situé dans le secteur du square Jacques-Cartier et le second entre la rue Saint-Ferdinand et la voie des Chemins de fer nationaux du Canada. Même si ce dernier a reçu son nom officiellement en novembre 1930, le comité privilégie l'ancien square Jacques-Cartier parce qu'il « a toujours été connu sous le nom de parc Saint-Henri »<sup>311</sup>.

---

<sup>311</sup> Lettre du 6 mars 1953 d'Aimé Cousineau adressée à Lucien Hétu. (Archives de la VdM.)

L'intérêt des autorités publiques pour le square et son monument ne se dément pas au cours des années. En 1949, à la demande du conseiller Lépine, le monument Jacques-Cartier est nettoyé et peint et on pose de la pelouse autour du bassin<sup>312</sup>. Lorsque la statue tombe, en 1963 puis 1979, on investit dans la restauration du monument. Enfin, en 1966, « la campagne d'embellissement » vise à fleurir les alentours du square. *La Voix populaire* invite les résidants :

Le 28 mai prochain, il y aura distribution des boîtes à fleurs par les Chevaliers de Colomb à tous les résidants des rues Agnès et Laporte. Le coin aura l'aspect d'un vaste parc fleuri. Nous invitons tous les concitoyens à aller y faire un tour. Et le premier juin, à 2 heures, une cérémonie officielle [...] À cette occasion il y aura pose officielle d'une boîte à fleurs. Radio-Canada et plusieurs journaux seront sur les lieux<sup>313</sup>.

Le secteur du square suscite à nouveau l'intérêt des autorités et des médias. Dans les faits, nous pourrions même parler d'une certaine convoitise pour le monument puisqu'on demande en 1957 à la Société historique de Montréal d'étudier la possibilité de déménager le monument de Jacques-Cartier sur le sommet du mont Royal<sup>314</sup>. Mais le quartier se mobilise et le projet est rapidement abandonné<sup>315</sup>.

## 5.5 Conclusion

L'après-guerre se révèle difficile pour Saint-Henri qui subit les contrecoups du progrès technologique. Les avantages d'autrefois se transforment en handicaps. Les entreprises ont besoin de plus d'espace et s'exilent en banlieue, où de grands terrains sont disponibles à des coûts moindres que dans les quartiers centraux. Le canal de Lachine se révèle trop petit et désuet et la hausse du camionnage se fait au détriment

<sup>312</sup> Anonyme, 13 mars 1957, p. 4, 18.

<sup>313</sup> Anonyme, 18 mai 1966, p. 19.

<sup>314</sup> Anonyme, 13 mars 1957, p. 4, 18.

<sup>315</sup> Anonyme, 13 mars 1957, p. 4, 18 ; Jean Bélisle, 1992, p. 15.

du transport ferroviaire. Le quartier se vide littéralement de ses usines et de ses résidants.

L'image de Saint-Henri présentée par Gabrielle Roy dans son roman *Bonheur d'occasion* déteint sur l'imaginaire collectif des Montréalais. Saint-Henri devient l'archétype du quartier ouvrier miséreux montréalais. Parallèlement, les résidants prennent conscience des problèmes du quartier. *La Voix populaire* sert de catalyseur et encourage les résidants à s'exprimer et à revendiquer une amélioration de leur qualité de vie. De nouvelles écoles sont construites pour remplacer les anciens bâtiments jugés vétustes et de nouvelles institutions sont créées, notamment une succursale de la bibliothèque municipale et le CLSC Saint-Henri. La rénovation urbaine a un impact relativement limité dans le quartier, si l'on exclut les grands projets autoroutiers et l'aménagement de la Place Saint-Henri.

Le secteur de la Place Saint-Henri demeure le centre névralgique du quartier jusqu'au milieu des années 1960. La démolition de l'église Saint-Henri, vue comme un changement « pour le mieux<sup>316</sup> ! », marque un tournant majeur pour le quartier et sa place dont l'histoire est depuis plus d'un siècle étroitement liée à cette église. Cependant, le projet n'a pas les retombées souhaitées. La construction de la station de métro, un projet souhaitable devant également revitaliser le secteur, n'aura pas les effets escomptés.

Le secteur du square Jacques-Cartier demeure sensiblement le même au cours de cette période. En fait, seul le parc connaît une transformation qui se traduit par un réaménagement complet de ses sentiers et par l'ajout de mobilier urbain. En 1966, soit une année après les résidants du square Sir-George-Étienne-Cartier, ceux du square Jacques-Cartier reçoivent des fleurs lors de la « campagne d'embellissement »

---

<sup>316</sup> Michel Dufour, 17 juillet 1968, p. 6.

du quartier. Mis en adéquation avec les problèmes de dénomination du square Jacques-Cartier, cela en dit long sur l'importance relative de ce parc à Saint-Henri et à Montréal. Le square n'a plus le rayonnement et la résonance d'autrefois, mais les résidants y sont attachés et veulent conserver la statue de Jacques Cartier.

## CONCLUSION

Le but de notre recherche était de retracer, par une analyse morphogénétique et sémiogénétique, l'histoire de la forme et du sens de la Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier afin de comprendre comment ces lieux, qui autrefois dominaient le paysage de Saint-Henri en tant que pivots de la vie politique, économique et sociale, sont aujourd'hui réduits à évoquer le dénuement et une certaine pauvreté.

Près de trois cents années séparent l'établissement d'une première tannerie au pied du coteau Saint-Pierre et le quartier Saint-Henri des rénovations urbaines. Dès les origines, la position géographique explique le développement d'un hameau. La présence de nombreuses sources d'eau et du Upper Lachine Road, une importante voie de communication, permet la croissance du village entre Ville-Marie et Lachine. L'économie locale est basée sur l'activité du tannage, l'un des seuls métiers viables à l'époque. La réussite du clan Lenoir dit Rolland assure un fort ciment social et des retombées positives pour l'économie du village. Les secteurs de Place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier ne sont à l'époque que de vastes champs cultivés appartenant aux sœurs hospitalières de Saint-Joseph, mais c'est probablement au cours de cette période que le moulin à vent est construit à la limite est du village.

Au fil des ans, le village grossit, justifiant l'édification d'une chapelle que les sulpiciens nomment Saint-Henri en l'honneur du supérieur de l'ordre. Le village porte désormais deux dénominations : les Tanneries des Rolland et Saint-Henri des Tanneries. Les paysages pittoresques et le village inspirent les artistes. La position stratégique de l'endroit est confirmée par la présence du canal de Lachine et des chemins de fer qui traversent le territoire de la future municipalité. Le développement de Montréal et l'industrialisation progressent vers Saint-Henri, mais

le village Delisle forme une zone tampon qui ralentit l'avancée des manufactures vers l'ouest. À l'emplacement de la future Place Saint-Henri se trouvent les bâtiments de la ferme Brodie au sud desquels se dresse le moulin à vent.

L'importance de la population permet la création de la paroisse Saint-Henri des Tanneries qui regroupe les villages de Saint-Henri des Tanneries, de Saint-Augustin et de Delisle. La prépondérance du village de Saint-Henri des Tanneries est telle que la paroisse prend le même nom. Le pôle de l'ancienne chapelle est délaissé au profit d'un autre pôle d'attraction qui s'affirme de plus en plus : le secteur des bâtiments de la ferme Brodie et du moulin à vent. L'église paroissiale est construite à l'emplacement des anciens bâtiments de la ferme Brodie, à la rencontre des villages de Saint-Henri des Tanneries et de Saint-Augustin. Autour du moulin se dessinent des rails qui forment un cœur ferroviaire coupant en deux le Upper Lachine Road et la paroisse. Bientôt les paroissiens se regroupent pour former une ville : Saint-Henri. Résolument tournés vers l'avenir, les décideurs abandonnent la référence aux anciennes tanneries.

Malgré la présence de l'église, les limites de la Place Saint-Henri demeurent floues jusqu'à la construction de l'hôtel de ville. Dès lors, les services municipaux sont rapatriés dans le secteur de la place. Contrairement à l'idée généralement acceptée, les autorités municipales s'impliquent dans la formation de la Place Saint-Henri. D'une part en y construisant l'hôtel de ville et en rapatriant les services municipaux, d'autre part en aménageant la rue Saint-Jacques et la portion de la rue Notre-Dame qui deviendra la voie place Saint-Henri. La présence de l'hôtel de ville à côté de l'église renforce le pouvoir d'attraction de la place où bientôt viennent s'installer de nombreux commerces. L'arrivée de la Banque Jacques-Cartier puis la construction d'un bureau de poste consacrent la Place Saint-Henri comme pivot de la vie politique, économique et sociale de la municipalité. À la même époque, la ville prolonge la rue Notre-Dame vers l'ouest au sud de la voie ferrée, à la demande des

investisseurs et des commerçants. La création du square Saint-Henri, pour et par les élites locales, est révélatrice des aspirations des dirigeants de la municipalité. L'érection d'un monument à la gloire de Jacques-Cartier et la construction de coquettes résidences autour du square contribuent à donner de Saint-Henri l'image d'une ville prospère. La ville réussit à se démarquer de ses voisines et à attirer de nombreux investisseurs. Au tournant du siècle, Saint-Henri se classe parmi les trois plus importantes municipalités de la province en termes de population et d'industries.

Ville importante et respectée, Saint-Henri est néanmoins endettée. Cette situation l'amène à s'annexer à Montréal. On considère alors le quartier Saint-Henri comme «le rameau le plus verdissant<sup>317</sup>» de Montréal. Malgré la perte d'autonomie politique du quartier, le secteur de la Place Saint-Henri demeure le pivot de la vie économique et sociale. Au fil des ans, plusieurs bâtiments de la place sont remplacés par de nouveaux immeubles, tous plus beaux, plus gros et plus modernes. Les manufactures et les installations ferroviaires occupent une part de plus en plus grande du territoire du quartier. Elles vont même jusqu'à investir le secteur résidentiel du square Jacques-Cartier, chose qui aurait été impossible sous l'ancienne administration municipale. Un nouveau parc est créé dans la partie ouest du quartier, au sud de la rue Notre-Dame. Vaste et éloigné des industries, celui-ci attire les résidants les plus fortunés au détriment du square Jacques-Cartier dont le cadre bâti de cette époque, composé essentiellement de triplex destinés à des locataires, révèle la démocratisation du secteur et la diminution de la fonction résidentielle. Le monument à la gloire de Jacques-Cartier qui faisait autrefois la fierté des résidants de Saint-Henri et des Montréalais tombe dans l'oubli. Les années suivant le *krach* boursier de 1929 sont difficiles pour le quartier. La participation du Canada à la

---

<sup>317</sup> Anonyme, 17 juillet 1909, p. 1.

Seconde Guerre mondiale relance l'économie, mais, entre-temps, le quartier a perdu l'aura qui le caractérisait au début du siècle.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le quartier Saint-Henri connaît une grave crise. D'une part, les atouts traditionnels du quartier se révèlent désuets face aux nouveaux besoins des industries. Combinée aux changements technologiques et à la montée de nouveaux modes de transport, cette situation entraîne le départ des industries qui ferment peu à peu leurs installations pour s'établir en périphérie de Montréal. D'autre part, *La Voix populaire* dénonce systématiquement les problèmes des quartiers du sud-ouest de Montréal et encourage la population à revendiquer de meilleures conditions de vie. La publication de *Bonheur d'occasion* à la fin de la guerre ternit l'image de Saint-Henri en concentrant son regard sur certains problèmes du quartier et en généralisant leur portée et leurs impacts. La géographie physique du quartier parfaitement reconnaissable dans le roman et l'utilisation récurrente du titre de l'œuvre en association avec Saint-Henri contribuent à renforcer et à maintenir l'image ouvrière et le caractère miséreux du quartier tels qu'ils sont présentés par l'auteure Gabrielle Roy.

La rénovation urbaine a une portée relativement limitée dans le quartier. Les projets les plus marquants sont la construction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Est-Ouest et l'aménagement de la Place Saint-Henri. Cette dernière demeure le centre névralgique du quartier jusqu'au milieu des années 1960. La CECM, qui a déjà financé la construction de plusieurs écoles à Saint-Henri, désire construire une polyvalente dans le quartier. Le curé de la paroisse Saint-Henri des Tanneries propose de construire l'école à l'emplacement même de l'église Saint-Henri. À l'époque, la démolition de l'église et des bâtiments environnants est vue comme un changement qui améliorera le quartier. Mais c'est tout le contraire qui se produit. Avec la démolition de l'église Saint-Henri disparaissent le cœur du quartier et un marqueur urbain de première importance. Le manque de cohérence de la trame

urbaine résultante rend malaisées sa lecture, sa compréhension et l'appropriation identitaire des lieux. La transformation de la place se poursuit jusqu'au début des années 1980 avec la construction de la station de métro Place-Saint-Henri et de la piscine Saint-Henri. L'aménagement de la station nécessite la démolition de plusieurs bâtiments sur la portion de la place située au sud de la rue Saint-Jacques. À l'instar de la construction de la polyvalente, ce projet ne fait que renforcer l'incompréhension du passant en modifiant la trame urbaine existante, en brisant la logique du cadre bâti et en créant un vide spatial. Autrefois fréquentée, dynamique et vivante, la place a perdu aujourd'hui son âme. Alors qu'une place publique devrait promouvoir les rites et favoriser les interactions de la population<sup>318</sup> en plus d'être un lieu de rassemblement et d'identification qui faciliterait la formation d'une mémoire collective<sup>319</sup>, la Place Saint-Henri n'est plus qu'un lieu de transit rapidement traversé et rapidement oublié.

Le secteur du square Jacques-Cartier connaît peu de changements au cours de cette période. Seul le parc est touché. L'espace est réaménagé, les sentiers sont redessinés et on y installe du mobilier urbain. Si le résultat laisse à désirer selon certains<sup>320</sup>, il n'en demeure pas moins que les autorités municipales portent un réel intérêt au parc. Tout d'abord en le réaménageant, ensuite en investissant dans la « campagne d'embellissement », enfin en restaurant par deux fois le monument de Jacques-Cartier. De leur côté les résidants de Saint-Henri démontrent un attachement au monument en s'opposant à son déménagement sur le mont Royal.

Une centaine d'années seulement nous sépare de l'annexion de Saint-Henri à Montréal. Pourtant, une profonde rupture s'est établie au fil des ans entre la forme

<sup>318</sup> Spiro Kostof, 1992, p. 123.

<sup>319</sup> Jean-Pierre Augustin et Claude Sorbets, 2000, p. 17.

<sup>320</sup> Jean Bélisle, 1992, p. 15.

urbaine et l'imaginaire qui lui est associé. Nous l'avons vu, nombre de facteurs ont contribué à forger la nouvelle personnalité de l'ensemble formé par la Place Saint-Henri et le square Jacques-Cartier : l'annexion à Montréal et la perte de l'autonomie administrative de Saint-Henri ; l'industrialisation toujours plus grande de son territoire ; la création d'un nouveau secteur destiné aux élites locales ; la publication de *Bonheur d'occasion* et la popularité du roman de même que son association récurrente au quartier ; le renouveau urbain ayant rendu méconnaissable le cœur du quartier et caduque la logique de la trame urbaine.

Le renouveau urbain du secteur de la Place Saint-Henri n'a pas tenu ses promesses. L'animation n'est pas revenue, les stationnements sont toujours présents et la place n'a pas de véritable vocation ou de fonction clairement établie. La Place Saint-Henri était autrefois le pivot de la vie politique économique et sociale du quartier. Depuis l'annexion de Saint-Henri à Montréal, la fonction politique a disparu du secteur. À la suite des rénovations urbaines, la fonction économique s'est pratiquement évanouie. Même la caisse populaire Desjardins de Saint-Henri a fermé ses portes, seuls demeurent une succursale de la Banque Laurentienne<sup>321</sup> et un salon de coiffure. Reste la fonction sociale. La Place Saint-Henri est-elle le pivot de la vie sociale du quartier? Plus ou moins. En fait, le quartier compte aujourd'hui deux pôles de sociabilité : le secteur de la Place Saint-Henri et le secteur du square Sir-George-Étienne-Cartier. Dans le premier se trouvent la polyvalente Saint-Henri, la piscine Saint-Henri, l'école Ludger-Duvernay, le parc de la ferme Brodie, l'Âge d'or Saint-Henri, le Centre Saint-Henri et la Société historique de Saint-Henri<sup>322</sup>. Le second regroupe pour sa part l'église Saint-Zotique, l'école Accès Ouest, le Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique, le square Sir-George-Étienne-Cartier, une piscine extérieure et des

<sup>321</sup> Anciennement la Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal.

<sup>322</sup> L'église Saint-Henri des Tanneries, anciennement Saint-Thomas d'Aquin, a fermé ses portes en 2001. Le bâtiment appartient aujourd'hui à un particulier.

terrains de tennis. Ce dernier pôle est plus récent. Il s'est formé à la suite de la création du square Sir-George-Étienne-Cartier en 1910. Les rails qui divisaient alors le quartier d'est en ouest et limitaient les contacts entre le nord et le sud du quartier ont contribué à la formation de ce pôle dans la partie sud du quartier.

Alors que le déclin du secteur de la Place Saint-Henri devient évident après les rénovations urbaines des années 1960 et 1970, celui du secteur du square Jacques-Cartier survient beaucoup plus tôt, soit au lendemain de l'annexion en 1906. Il est rapidement supplanté par le square Sir-George-Étienne-Cartier dès le début des années 1910 alors que celui-ci devient le nouveau quartier des élites locales. Le square Jacques-Cartier en vient même à perdre son nom au profit du nouveau square que la population surnomme le parc Cartier. Mais les résidants du quartier ont leur monument à cœur et s'élèvent contre les rumeurs de son déménagement en 1957. En 1991, ils demandent à la Ville de Montréal de restaurer la statue qui est pratiquement à l'abandon afin que le square puisse accueillir des célébrations du 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal<sup>323</sup>. Au cours cette de restauration, en 1991-1992, les autorités municipales décident de mettre la statue à l'abri des intempéries à l'intérieur de la station de métro Place-Saint-Henri. Mais on prend soin de fabriquer une copie qu'on installe au centre de la fontaine où se trouvait l'original. Depuis la fermeture de la gare de triage au milieu des années 1980, le secteur a retrouvé un peu de sa tranquillité d'autrefois. La fermeture de l'usine de l'Imperial Tobacco au début des années 2000 a changé considérablement le secteur. Aujourd'hui, nous assistons à un retour du balancier puisque la transformation des anciens bâtiments de l'Imperial en plus de cinq cents appartements en copropriété renforce la fonction résidentielle première du secteur et marque l'arrivée de nouveaux résidants dans un quartier qui a perdu près du tiers de sa population au

---

<sup>323</sup> Jean-Pierre Bonhomme, 7 février 1990, p. A8

cours des cinquante dernières années. Ce retour à la fonction résidentielle première du secteur est une occasion unique de retisser les liens entre le passé et le présent, pour la mémoire de cette ville qui fut l'une des plus importantes du Québec, mais dont la personnalité qui persiste dans l'imaginaire collectif montréalais est celle d'un pauvre quartier miséreux, tel que raconté par une romancière en 1945.

## ANNEXE 1 – NOMS DE RUES ANCIENS ET NOMS DE RUES ACTUELS

Aujourd'hui	1 <sup>er</sup> nom	2 <sup>e</sup> nom	3 <sup>e</sup> nom
Rue Saint-Ferdinand	Rue Lemaire (jusqu'à 1893-94)	-	-
Du Collège	Rue Saint-Pierre (jusqu'en 1907)	-	-
Rue disparue (entre du Couvent et du Collège)	Rue Guimond	-	-
Rue du Couvent	Rue avenue Metcalfe (jusqu'en 1907)	-	-
Rue Agnès	-	-	-
Rue Laporte	Avenue du Parc (jusqu'en 1907)	Rue Willie (jusqu'à vers 1891)	-
Rue Irène	Rue Annie (jusqu'en 1907)	-	-
Rue Rose-de-Lima	Rue Hallowell jusqu'en 1907)	-	-
Rue Richelieu	Rue Sainte-Anne (jusqu'en 1907)	-	-
Rue St-Antoine	-	-	-
Rue Langevin	-	-	-
Rue Inexistante	Rue sans nom (entre Saint-Jacques et Saint-Antoine)	-	-
Place Guay	Terrasse du Parc (jusqu'en 1907)	-	-

Aujourd'hui	1 <sup>e</sup> nom	2 <sup>e</sup> nom	3 <sup>e</sup> nom
Saint-Jacques à l'est de la voie place Saint-Henri	Saint-Bonaventure (jusqu'à vers 1889)	-	-
Saint-Jacques à l'ouest de la voie place Saint-Henri	Upper Lachine Road (jusqu'à vers 1870)	Saint-Henri (jusqu'à vers 1886)	Notre-Dame (jusqu'à vers 1895)
Voie place St-Henri	Upper Lachine Road (jusqu'à vers 1870)	Saint-Henri (jusqu'à vers 1886)	Notre-Dame (jusqu'à vers 1895)
Notre-Dame à l'est de la voie place Saint-Henri	Upper Lachine Road (jusqu'à vers 1870)	Saint-Joseph (jusqu'à vers 1886)	-
Notre-Dame à l'ouest de la voie place Saint-Henri	-	-	-

## BIBLIOGRAPHIE

### Dictionnaires

- Gauthiez, Bernard. *Espace urbain : vocabulaire et morphologie*. Coll. «Principes d'analyse scientifique». Paris : Éditions du patrimoine, 2003, 493 p.
- Lévy, Jacques et Michel Lussault (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003, 1034 p.
- Maubourguet, Patrice (dir.). *Le Petit Larousse illustré*. Paris : Éditions Larousse, 1997, 1784 pages.
- Merlin, Pierre et Françoise Choay. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses universitaires de France, 2005, 963 p.
- Rey, A. et J. Rey-Debove (dir.). *Le Petit Robert 1*. Paris : Les dictionnaires Le Robert, 1991, 2174 p.

### Ouvrages généraux

- Anonyme. *Le Diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle*. Montréal : Sénecal, 1900, 800 p.
- Allain, R. *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : Armand Colin, 2004, 254 p.
- Angers, François-Albert et Roland Parenteau. *Statistiques manufacturières du Québec : 1665-1948*. Montréal : Institut d'économie appliquée, École des Hautes études commerciales, 1966, 166 p.
- Auclair, l'abbé Élie-Joseph. *Saint-Henri des Tanneries de Montréal*. Montréal : Imprimerie De-La-Salle, 1942, 128 p.
- Augustin, Jean-Pierre et Claude Sorbets. *Sites publics, lieux communs : aperçus sur l'aménagement de places et de parcs au Québec*. Talence : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2000, 231 p.
- Bélisle, Jean. *Square Saint-Henri*. Montréal : Société historique de Saint-Henri, 1992, 15 p.

- Bellavance, Yves. *Portrait d'une ville, Saint-Henri, 1875-1905*. Montréal : Société historique de Saint-Henri, 1987, 23 p.
- Benoît, Michèle et Roger Gratton. *Pignon sur rue, les quartiers de Montréal*. Montréal : Éditions Guérin, 1991, 393 p.
- Blondin, Michel. *Le projet St-Henri : description et analyse d'un projet centré sur la participation des citoyens*. Montréal : Conseil des œuvres de Montréal, 1965, 64 p.
- Brochu, André. *Une étude de Bonheur d'occasion de Gabrielle Roy*. Montréal : Boréal, 1998, 110 p.
- Brunet, Pierre Philippe, et Jean O'Neil. *Les couronnements de Montréal*. Montréal : Hurtubise, 2002, 148 p.
- Burgess, Joanne. *Work, Family and Community. Montreal Leather Craftsmen : 1790-1831*. Thèse présentée comme exigence partielle au doctorat en histoire, Montréal : Université du Québec à Montréal, 1986, 2 volumes, 725 p.
- Castex, Jean et al. *Lecture d'une ville : Versailles*. Coll. « Architecture Études ». Paris : Editions du Moniteur, 1980. 235 p.
- Centre Canadien d'Architecture. *Exposition trois architectes/trois quartiers : Ludger Lemieux, St-Henri; Ernest Cormier, Cité universitaire; Ernest Isbell Barott, St-Antoine*. Montréal : Centre Canadien d'Architecture, 1983, 15 p.
- Chambers, Ernest J. *The Book of Montreal: a Souvenir of Canada's Commercial Metropolis*. Montréal : Book of Montreal Co., 1903, 257 p.
- Chambers, Ernest J. *The Book of Canada: Illustrating the Great Dominion*. Montréal : Book of Canada Co., 1905, 420 p.
- Charron, Huguette. *Les débuts d'un chef, Zéphirin Benoit : la naissance d'une ville, Saint-Henri, 1875-1888*. Montréal : s.n., s.d., 267 p.
- Choko, Marc H. *Crises du logement à Montréal (1860-1939)*. Montréal : Éditions coopératives Albert Saint-Martin, 1980, 284 p.
- CUM. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Les Banques*. Montréal : CUM, Service de la planification du territoire, 1980, 139 p.
- CUM. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Les Édifices Publics*. Montréal : CUM, Service de la planification du territoire, 1981, 321 p.
- CUM. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Architecture industrielle*. Montréal : CUM, Service de la planification du territoire, 1982, 322 p.

- Courteau, Monique. *Histoires de rues : origine des noms de Saint-Henri*. Montréal : Éditions Histoire Québec, 2005, 75 p.
- Dechêne, Louise. *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle*. Paris : Plon, 1974, 588 p.
- De La Riva, Richard, Suzanne Gagnon et Gavin Affleck. *Les "PLEX" une tradition renouvelée*. Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement, 1997, 96 p.
- Desjardins, Pauline. *L'organisation spatiale du corridor du canal Lachine au 19<sup>e</sup> siècle*. Thèse présentée comme exigence partielle au doctorat en anthropologie, Montréal : Université de Montréal, 1999, 391 p.
- Deslandres, Dominique, John A. Dickson et Olivier Hubert (dir.). *Les Sulpiciens de Montréal. Une histoire de pouvoir et de discrétion, 1657-2007*. Montréal : Fides, 2007, 670 p.
- Desloges, Yvon et Alain Gelley. *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*. Sillery (Québec) : Septentrion ; Ottawa : Parcs Canada, 2002, 214 p.
- French, Jere Stuart. *Urban Space a Brief History of the City Square*. Dubuque : Kendall/Hunt, 1983, 247 p.
- Freney, Sylvie. *Les faubourgs et leur évolution du XVIII<sup>e</sup> siècle au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Étude comparée d'Angers et de Montréal*. Thèse présentée en cotutelle comme exigence partielle du doctorat en histoire, Montréal : Université du Québec à Montréal, 2005, 538 p.
- Gauthier, Raymond, Pierre-Richard Bisson et Jacques Folch-Ribas. *L'architecture de Montréal*. Montréal : Libre Expression, 1990, 181 p.
- Graham, Conrad E.W. *Mont-Royal - Ville-Marie : vues et plans anciens de Montréal*. Montréal : Musée McCord d'histoire canadienne, 1992, 159 p.
- Groat, Linda and David Wang. *Architectural research methods*. New York : J. Wiley, 2002, 389 p.
- Grosjean, Michèle et Jean-Paul Thibault (dir). *L'espace urbain en méthodes*. Coll. «Eupalinos». Marseille : Parenthèses, 2001, 217 p.
- Hamelin, Jean. *Les rumeurs d'Hochelaga*. Montréal : Hurtubise HMH, 1971, 209 p.
- Jasmin, Claude. *La petite patrie*. Montréal : La Presse, 1972, 171 p.
- Kostof, Spiro. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. Boston : Bulfinch Press/Little Brown, 1991, 352 p.

- Kostof, Spiro. *The City Assembled. The Elements of Urban Form Through History.* Boston : Bulfinch Press/Little Brown, 1992, 320 p.
- Lauzon, Gilles. *Habiter un nouveau quartier ouvrier de la banlieue de Montréal : village Saint-Augustin (municipalité de Saint-Henri) : 1855-1881.* Mémoire de maîtrise, Montréal : Université du Québec à Montréal, 1986, 209 p.
- Lauzon, Gilles et Lucie Ruelland. *1875, Saint-Henri.* Montréal : Société historique de Saint-Henri, 1985, 23 p.
- Leduc, Maryse, et Denys Marchand. *Les maisons de Montréal.* Québec : Ministère des affaires culturelles, 1992, 40 p.
- Legault, Réjean. *Architecture et forme urbaine à Montréal : le développement du quartier St-Jean-Baptiste de 1870 à 1914.* Montréal : Université de Montréal, 1986, 210 p.
- Lewis, Robert David. *Industry and Space : the Making of Montreal's Industrial Geography, 1850-1918.* Montréal. Thèse présentée comme exigence partielle au doctorat en géographie, Montréal : Université McGill, 1992, 527 p.
- Linteau, Paul-André. *Maisonneuve, ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918.* Montréal : Boréal, 1981, 280 p.
- Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération.* Montréal : Boréal, 2000, 627 p.
- Linteau, Paul-André, René Durocher et Jean-Claude Robert. *Histoire du Québec contemporain. Tome I – De la Confédération à la crise (1867-1929).* Montréal : Boréal, 1989, 758 p.
- Linteau, Paul-André, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard. *Histoire du Québec contemporain. Tome II – Le Québec depuis 1930.* Montréal : Boréal, 1989, 834 p.
- Lord, Kathleen. *Days and nights : Class, Gender and Society on Notre-Dame Street in Saint-Henri, 1875-1905.* Thèse présentée comme exigence partielle au doctorat en histoire, Montréal : Université McGill, 2000, 303 p.
- Mainville-Desjardins, Françoise. *Victoria : Saint-Henri-des-Tanneries (1890).* Candiac : Balzac, 1992, 212 p.
- Marsan, Jean-Claude. *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais,* 3e éd., rev., corr. et mise à jour. Montréal : Éditions du Méridien, 1994, 515 p.
- Mather, Edith, et René Chicoine. *Les rues de Montréal : façades et fantaisie.* Montréal : Toundra, 1977, 96 p.

- Morisset, Lucie K. *Arvida, cité industrielle. Une épopée urbaine en Amérique*. Sillery : Septentrion, 1998, 251 pages.
- Morisset, Lucie K. *La mémoire du paysage. Histoire de la forme urbaine d'un centre-ville : Saint-Roch, Québec*. Sainte-Foy : Les Presses de l'Université Laval, 2001, 286 p.
- Morisset, Lucie K., Patrick Dieudonné et Jean-François Simon (dir.) *Réinventer pays et paysages*. Brest : Centre de recherche bretonne et celtique, 2003, 322 p.
- Morisset, Lucie K., Luc Noppen et Denis Saint-Jacques (dir.). *Ville imaginaire, ville identitaire. Échos de Québec*, Québec : Nota bene, 1999, 347 p.
- Mousseau, Nicole. *Portrait de quartier du territoire desservi par le CLSC*. Montréal : CLSC St-Henri, 1999, 135 p.
- Nepveu, Pierre (dir.). *Montréal imaginaire : ville et littérature*. Montréal : Fides, 1992, 424 p.
- Noppen, Luc (dir.). *Architecture, forme urbaine et identité collective*. Sillery : Septentrion, 1995, 267 p.
- Painchaud, André. *Bonheur d'occasion de Gabrielle Roy*. Montréal : Éditions Hurtubise, 1998, 96 p.
- Panerai, Philippe, Marcelle Demorgon et Jean-Charles Depaule. *Analyse urbaine*. Coll. «Eupalinos». Marseille : Parenthèses, 1999, 189 p.
- Paquette, Claude. *Yvon Deschamps, un aventurier fragile*. Montréal : Éditions Québec/Amérique, 1997, 330 p.
- Payette, Lise. 1997. *Des femmes d'honneurs. Une vie privée, 1931-1968*. Montréal : Libre Expression, 1997, 276 p.
- Ricard, François. *Gabrielle Roy. Une vie*. Montréal : Boréal, 1996, 646 p.
- Roy, Gabrielle. *Bonheur d'occasion*. Montréal : Boréal, 1983 [1945], 413 p.
- Roy, Gabrielle. *La détresse et l'enchantement*. Montréal : Boréal Express, 1984, 505 p.
- Roy, Gabrielle. *Le pays de bonheur d'occasion*. Montréal : Boréal, 2000, 159 p.
- Roquigny, Peggy. *Sainte-Cunégonde : société et territoire, dans un contexte d'industrialisation, 1876-1905*. Mémoire de maîtrise, Montréal : Université du Québec à Montréal, 1999, 121 p.
- Toussaint, Ismène. *Les chemins retrouvés de Gabrielle Roy. Témoins d'occasions au Québec*. Outremont : Les Éditions internationales Alain Stanké, 2004, 532 p.

Tremblay, Michel. *Chroniques du Plateau-Mont-Royal*. Montréal : Leméac ; Arles : Actes Sud, 2000, 1171 p.

Webb, Michael. *The City Square a Historical Evolution*. New York : Whitney Library of Design, 1990, 224 p.

YMCA de Montréal. *Saint-Henri des Tanneries : connaître Montréal par ses quartiers*. Montréal : YMCA de Montréal, 1981, 35 p.

### Rapports de recherche

CUM, Bureau de transport métropolitain. *Station de métro Saint-Henri. Étude préliminaire*. 9 novembre 1973, 17 p.

Consortium Atelier BRAQ / Atelier In Situ. *Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-ouest de la Ville de Montréal – Rapport final*. Montréal : s.n., 2003, 109 p.

Direction de la santé publique, Régie régionale de Montréal-Centre, Ville de Montréal et Centraide du Grand Montréal, Solidarité Saint-Henri. *Développement des communautés locales : portrait de concertation de quartier à Montréal*. Montréal : s.n., 2000, 6 p.

Patri-Arch, VdM. *Étude typomorphologique de l'arrondissement du Sud-Ouest. Fiches d'aires et d'unités de paysage. Volume 2 de 2*. Montréal : VdM, 2005, 182 p.

Poitras, Claire et Harold Bérubé. *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine – Partie Sud-Ouest*. Montréal : INRS et Ville de Montréal, 2004, 82 p.

VdM. *Politique du patrimoine*. Montréal : VdM, 2004, 103 p.

VdM. *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal : VdM, 2005, 100 p.

### Articles de périodiques

Burgess, Joanne. « L'industrie de la chaussure à Montréal : 1840-1870 – Le passage de l'artisanat à la fabrique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, no 2 (septembre 1977), p. 187-210.

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

- Dechêne, Louise. « La croissance de Montréal au XVIII<sup>e</sup> siècle ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 27, no. 2, septembre 1973, pp. 163-179.
- Mane, Robert. « L'image de Montréal dans les Chroniques du Plateau Mont-Royal ». *Études canadiennes/Canadian Studies*, décembre 1985, p. 119-132.
- Vaucheret, Étienne. « Un faubourg de Montréal dans Bonheur d'occasion de Gabrielle Roy ». *Études canadiennes/Canadian Studies*, décembre 1985, p. 105-117.

### Articles de journaux

- Anonyme. « Tanneries des Rolland ». *La Minerve*, 27 septembre 1862, p. 2.
- Anonyme. « Incendies: Tanneries des Rolland ». *L'Opinion publique*, 25 août 1870, p. 271.
- Anonyme. « Grande conflagration ». *La Minerve*, édition hebdomadaire, 26 août 1870, p. 549.
- Anonyme. « Montreal. Panorama of the Lachine Canal ». *Canadian Illustrated News*, 1<sup>er</sup> juillet 1882, p. 3, 9.
- Anonyme. « The New Buildings of the C.W. Williams Manufacturing Company of Montreal ». *Canadian Illustrated News*, 27 mars 1880, p. 196-206.
- Anonyme. « [Prix de vente de lots] Saint-Henri ». *Le prix courant*, vol. VI, no. 23, 8 août 1890, p. 15.
- Anonyme. « [Prix de vente de lots] Saint-Henri ». *Le prix courant*, vol. VI, no. 24, 15 août 1890, p. 14.
- Anonyme [a]. « Jacques Cartier. Saint-Henri lui élève une statue ». *La Minerve*, 15 juin 1893, p. 3.
- Anonyme [b]. « Jacques Cartier. Hommage à sa glorieuse mémoire ». *La Patrie*, 15 juin 1893, p. 1-2.
- Anonyme [c]. « Grande fête patriotique ». *La Presse*, 15 juin 1893, p. 5.
- Anonyme [d]. « St. Henry is the first. To Commemorate the Memory of Jacques Cartier ». *The Gazette*, 15 juin 1893, p. 8.
- Anonyme. « Saint-Henri près de Montréal – Le monument Jacques Cartier ». *Le Monde illustré*, 1<sup>er</sup> juillet 1893, p. 97, 101.

- Anonyme. « À propos de la statue de Jacques-Cartier ». *Le Monde illustré*, 15 juillet 1893, p. 125.
- Anonyme. « Bénédiction de cloches à Saint-Henri ». *Le Monde illustré*, 30 novembre 1895, p. 459, 463.
- Anonyme. « La fête nationale dans la partie Ouest de Montréal : Le défilé à l'angle des rues Saint-Jacques et Notre-Dame (Saint-Henri) ». *Le Monde illustré*, 11 juillet 1896, p. 166.
- Anonyme. « Les monuments de Montréal ». *Le Monde illustré*, 19 mai 1900, p. 33, 35.
- Anonyme. « Monuments historiques de Montréal et de la banlieue ». *Album universel*, 24 juin 1903, p. 183.
- Anonyme. « Saint-Henri de Montréal ». *Album universel*, 1<sup>er</sup> avril 1905, p. 943, 950-951.
- Anonyme. « La famille Cartier au Canada ». *Album Universel*, 22 juillet 1905, p. 360.
- Anonyme. « Le quartier Saint-Henri ». *La Presse*, 17 juillet 1909, p. 1, 9-14.
- Anonyme. « L'agrandissement du parc Cartier ». *La Presse*, 1<sup>er</sup> août 1912, p. 10.
- Anonyme. « Le cinquantenaire du collège Saint-Henri ». *La Presse*, 27 mai 1922, p. 2.
- Anonyme. « Un vieil immeuble qu'il importe de démolir ». *La Presse*, 24 décembre 1924, p. 11.
- Anonyme [a]. « St-Henri célèbre dignement le souvenir de J. Cartier ». *La Patrie*, 17 septembre 1934, p. 4.
- Anonyme [b]. « Plus que jamais l'union est nécessaire chez nous » *La Presse*, 17 septembre 1934, p. 24.
- Anonyme [c]. « Houde reiterates his National Plea ». *The gazette*, 17 septembre 1934, p. 2.
- Anonyme [d]. « Citizens paid Honor to Jacques Cartier ». *The Montreal Daily Star*, 17 septembre 1934, p. 5.
- Anonyme. « Notre grande calamité ». *La Voix populaire*, 24 avril 1946, p. 1.
- Anonyme. « Résolvons le problème de la fumée ». *La Voix populaire*, 1<sup>er</sup> mai 1946, p. 3.
- Anonyme. « Nos représentants à une réunion de protestations contre nos calamités ? ». *La Voix populaire*, 5 juin 1946, p. 1.
- Anonyme. « Une école technique à St-Henri ». *La Voix populaire*, 26 juin 1946, p. 1.

- Anonyme. « Notre compagne contre la fumée porte fruit ». *La Voix populaire*, 31 juillet 1946, p. 1.
- Anonyme. « Bonheur d'occasion traduit en tchèque ». *La Voix populaire*, 21 août 1946, p. 4.
- Anonyme. « La fumée est un fléau pour tout le quartier ». *La Voix populaire*, 18 septembre 1946, p. 1.
- Anonyme. « Sensationnelles révélations sur la fumée ». *La Voix populaire*, 25 septembre 1946, p. 1.
- Anonyme. « 75<sup>e</sup> anniversaire ». *La Voix populaire*, 16 octobre 1946, p. 5.
- Anonyme. « St-Henri... demain... et sans fumée ». *La Voix populaire*, 6 novembre 1946, p. 1.
- Anonyme. « Bonheur d'occasion ». *La Voix populaire*, 11 décembre 1946, p. 17.
- Anonyme. « St-Henri-la-boucane. Quand donc verrons-nous le soleil à St-Henri ? ». *La Voix populaire*, 29 janvier 1947, p. 1.
- Anonyme. « Une première grande victoire sur la fumée à St-Henri ». *La Voix populaire*, 5 février 1947, p. 1.
- Anonyme. « 'Bonheur d'occasion' revendu pour \$100,000 ». *La Voix populaire*, 12 février 1947, p. 8.
- Anonyme. « St-Henri dévoilé aux yeux du monde entier ». *La Voix populaire*, 5 mars 1947, p. 1.
- Anonyme. « L'école supérieure St-Henri fêtera le 75<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation en mai ». *La Voix populaire*, 12 mars 1947, p. 1.
- Anonyme. « Les 75 ans du Collège Saint-Henri ». *La Voix Populaire*, 14 mai 1947, p. 10-11.
- Anonyme. « Les anciens du collège St-Henri se livrent à de joyeuses agapes à l'occasion du 75<sup>e</sup> anniversaire ». *La Voix populaire*, 21 mai 1947, p. 1-2.
- Anonyme. « Une controverse sur 'Bonheur d'occasion' ». *La Voix populaire*, 25 juin 1947, p. 1.
- Anonyme. « Citizens of St. Henry ; Citoyens de St-Henri ». *La Voix populaire*, 16 juillet 1947, p. 1.
- Anonyme. « Les malheurs de ce 'Bonheur d'occasion' ». *La Voix populaire*, 15 octobre 1947, p. 4.

- Anonyme. « Le curé Boileau s'en prend de nouveau à "Bonheur d'occasion" ». *La Voix populaire*, 29 octobre 1947, p. 1.
- Anonyme, « Honneur à l'auteur de 'Bonheur d'occasion' ». *La Voix populaire*, 3 décembre 1947, p. 18.
- Anonyme. « Le conseiller Lépine s'élève contre le déménagement de nos monuments ». *La Voix populaire*, 13 mars 1957, p. 4, 18.
- Anonyme. « Nouvelle école de garçons à St-Henri ». *La Voix populaire*, 1<sup>er</sup> février 1961, p. 1.
- Anonyme. « Forte opposition au tracé de l'autoroute Est-Ouest ». *La Voix populaire*, 12 avril 1961, p. 1.
- Anonyme. « Révélation du rapport de la CRE : logements salubres pour St-Henri ». *La Voix populaire*, 12 juillet 1961, p. 1.
- Anonyme. « On fleurira le parc St-Henri ! ». *La Voix populaire*, 18 mai 1966, p. 19.
- Anonyme. « Camille Martellani triomphe ! ». *La Voix populaire*, 28 février 1968, p. 1.
- Anonyme. « La CECM veut acheter l'église St-Henri et le foyer des vieux ». *Dimanche-matin*, 1<sup>er</sup> septembre 1968, p. 24.
- Anonyme. « Négociations pour l'achat de l'église Saint-Henri ». *Le Devoir*, 3 septembre 1968, p. 8.
- Anonyme. « Négociations en cours pour l'achat de l'église St-Henri ». *La Voix populaire*, 4 septembre 1968, p. 1.
- Anonyme. « La fabrique vend l'église St-Henri \$700,000 ». *La Voix populaire*, 12 mars 1969, p. 1.
- Anonyme. « L'église St-Henri... ou la fin d'une clocher ! ». *La Voix populaire*, 9 août 1969, p. 1.
- Anonyme, « Saint-Henri. Les portes de services sociaux sont-elles suffisamment ouvertes à tous ? ». *Le Devoir*, 26 novembre 1971, p. 11.
- Anonyme. « La polyvalente Saint-Henri terminée pour septembre 1972 ». *La Voix populaire*, 26 janvier 1972, p. 1.
- Anonyme. « L'avenir de la paroisse St-Henri : trois solutions possibles ». *La Voix populaire*, 15 mars 1972, p. 2.
- Anonyme. « Les travaux du métro Place Saint-Henri débutent bientôt ». *La Voix populaire*, 8 mars 1977, p. 2.

- Anonyme. « La Place Saint-Henri prendra forme ». *La Voix populaire*, 5 avril 1977, p. 2.
- Anonyme. « Bientôt une nouvelle piscine à Saint-Henri ». *La Voix populaire*, 12 juillet 1977, p. 9.
- Anonyme. « Piscine intérieure publique à la Polyvalente St-Henri ». *La Voix populaire*, 2 août 1977, p. 21.
- Anonyme. « Les autorités de la Ville de Montréal et de la CECM inaugurent la piscine Saint-Henri ». *La Voix populaire*, 31 octobre 1978, p. 1-2.
- Anonyme. « Projet d'aménagement de la Place St-Henri ». *La Voix populaire*, 7 août 1984, p. 6.
- Alain, Albert. « Bonheur d'occasion roman en deux volumes par Gabrielle Roy ». *Le Devoir*, 15 septembre 1945, p. 8.
- Ayotte, Alfred. « Les 75 ans de la paroisse de Saint-Henri des Tanneries ». *Le Devoir*, 10 septembre 1943, p. 1.
- Béraud, Jean. « Bonheur d'occasion ». *La Presse*, 21 juillet 1945, p. 30.
- Bonhomme, Jean-Pierre. « Edouard VII et Chomedey de Maisonneuve vont briller à nouveau: la restauration des statues a été confiée à des artisans français ». *La Presse*, 7 février 1990, p. A8
- Charpentier, Fulgence. « Gabrielle Roy ou la Condition humaine ». *Le Droit* [Ottawa], 23 juillet 1983, p. 6.
- Cousineau, Louise. « L'église Saint-Henri vendue à la CECM pour la somme de \$700,000 ». *La Presse*, 7 mars 1969, p. B1.
- David, Laurent-Olivier. « Les Tanneries des Rollands ». *L'Opinion publique*, 19 mars 1870, p. 82
- Delisle, Jacques. « Saint-Henri et le Vieux Montréal en tête dans la course au délabrement ». *La Presse*, 5 juillet 1961, p. 5.
- Desrochers, Jeanne. « Un complexe communautaire en guise d'hôpital à Saint-Henri ». *La Presse*, 11 avril 1972, p. D6.
- Dubuc, Jean-Guy. « La paroisse Saint-Henri aura sa nouvelle « vieille église » ». *La Presse*, 30 septembre 1972, p. F4.
- Dufour, Michel. « Jean J. Mercier vous parle ». *La Voix populaire*, 17 juillet 1968, p. 6.
- Dufour, Michel. « La démolition de l'église St-Henri changera le quartier...mais pour le mieux ! ». *La Voix populaire*, 6 août 1969, p. 6.

- Frère Marie-Marcien. « Futur "parc-école" ». *La Voix populaire*, 26 octobre 1955, p. 32.
- Gagnon, M. « "Bonheur d'occasion" et la critique française ». *La Voix populaire*, 29 décembre 1947, p. 8.
- Gauthier, Gilles. « La statue de Jacques Cartier remise à neuf pour le 350e », *La Presse*, 31 octobre 1991, p. A4.
- Laliberté, Jean-Marc. « Montréal compte 17,645 taudis ». *Le Devoir*, 4 juillet 1961, p. 1.
- Laporte, Jean-Louis. « Les vieux couples sont heureux dans le foyer modèle de St-Henri ». *Nouvelles illustrées*, 12 juin 1965, p. 3.
- Légaré, Céline. « Gabrielle Roy, romancière de l'espoir et de la détresse ». *Perspective (Le Soleil)*, 7 octobre 1972<sup>324</sup>.
- Lessonini, Guy. « À St-Henri. Le député Martellani parle d'écoles pleines de rats ». *La Semaine Illustrée*, 25 au 31 mars 1968<sup>325</sup>.
- Masson, Claude. « À Saint-Henri, il n'y a pas que les taudis, depuis samedi, il y a aussi des fleurs ». *Dimanche-matin*, 16 mai 1965, p. 4
- Mercier, Jean-J. « Vandales à l'œuvre au parc Saint-Henri ». *La Voix populaire*, 14 septembre 1960<sup>326</sup>.
- Mercier, Jean-J. « L'église et le foyer Saint-Henri appelés à disparaître ». *La Voix populaire*, 23 octobre 1968, p. 6.
- Poitras, Harold. « St. Henri Parish Marks 100<sup>th</sup> Birthday ». *The Montreal Star*, 17 juin 1967, p. 18.
- Poitras, Harold. « Historic Church fading out ». *The Montreal Star*, 8 mars 1969, p. 20.
- Richer, Oscar. « Nos artistes ». *La Voix populaire*, 19 mars 1947, p. 24.
- Robert, Jean-Guy. « C'est au tour de St-Henri ! ». *La Voix populaire*, 17 juillet 1961, p. 1.
- Trépanier, Léo. « Petite histoire locale ». *La Voix populaire*. 24 septembre 1952, p. 26.

<sup>324</sup> BAC. *Portail Gabrielle Roy*. 2000. En ligne.

<sup>325</sup> Archives de la VdM.

<sup>326</sup> Archives de la VdM.

## Conférences

Drouin, Martin. *De la démolition des taudis à la sauvegarde d'un patrimoine : la rénovation urbaine questionnée par les groupes populaires* (Montréal, 1954-1973). Texte de communication, Histoire de l'architecture et patrimonialisation au Canada, congrès annuel de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada, Université du Québec à Montréal, 17-20 mai, 2007.

Morisset, Lucie K. *Pour une herméneutique de la forme urbaine : morphologie et sémiologie de la ville*. Présentée dans le cadre du cours Méthodes d'analyse du cadre bâti (EUT-8216), Université du Québec à Montréal, 27 mars 2006.

## Films

Aquin, Hubert. *À Saint-Henri le cinq septembre*. Montréal : Office nationale du film du Canada, DVD, 41 min 36 s., son, n&b, 1962.

Roy, Jean. *La consécration de Bonheur d'occasion : le 21 juillet 1945*. Eurêka! Productions ; Historia. Montréal : Ciné-Fête. Vidéocassette VHS, 47 min 3 s., son, couleur, 1999.

## Sites Internet

BAC. *Portail Gabrielle Roy*. 2000. En ligne. <<http://www.collectionscanada.gc.ca/roy/h7-519-f.html>>. Consulté le 20 avril 2007.

BAC. *Dictionnaire biographique du Canada en ligne*. 2006. En ligne. <<http://www.biographi.ca/FR/index.html>>. Consulté le 10 octobre 2007.

BAC. *ArchiviaNet*. 2007. En ligne. <<http://search-recherche.collectionscanada.ca/archives/search.jsp?Language=fre>>. Consulté le 22 novembre 2007.

Beloit College. *Nuremberg Chronicle*. 2003. En ligne. <<http://www.beloit.edu/~nurember>>. Consulté le 15 octobre 2007.

FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série A « Société et environnement »*. N.d. En ligne. <[http://www.milieuxdefavorises.org/soc\\_envt.html](http://www.milieuxdefavorises.org/soc_envt.html)><sup>327</sup>. Consulté le 28 mars 2007.

---

<sup>327</sup> L'adresse indiquée est celle du nouveau site Internet.

FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série B « Les bâtiments »*. N.d. En ligne. <<http://www.milieuxdefavorises.org/batiment.html>><sup>328</sup>. Consulté le 28 mars 2007.

FSE (UQAM), Centre de formation sur l'enseignement en milieu défavorisé. *Découvrir les quartiers défavorisés – Le quartier Saint-Henri : Série C « La culture »*. N.d. En ligne. <<http://www.milieuxdefavorises.org/culture.html>><sup>329</sup>. Consulté le 28 mars 2007.

Fondation du patrimoine religieux du Québec. *Inventaires des lieux de culte du Québec*. 2006. En ligne. <<http://www.lieuxdeculte.qc.ca/index.htm>>. Consulté le 10 octobre 2007.

Google. *Google Maps*. 2008. En ligne. <<http://maps.google.com/maps?hl=fr&tab=w1>>. Consulté le 10 juin 2008.

L'Autre Montréal. *Portail de L'Autre Montréal*. N.d. En ligne. <<http://www.autremontreal.com/index2.html>>. Consulté le 9 septembre 2007.

Musée McCord. *Archives photographiques Notman*. N.d. En ligne. <[http://www.mccord-museum.qc.ca/scripts/explore.php?Lang=2&tableid=4&tablename=department&elementid=00016\\_true](http://www.mccord-museum.qc.ca/scripts/explore.php?Lang=2&tableid=4&tablename=department&elementid=00016_true)>. Consulté le 20 juin 2007.

Parcs Canada. *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine*. N.d. En ligne. <<http://www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/canallachine>>. Consulté le 7 juin 2007.

Ressources Naturelles et Faunes (Québec). *Registre foncier du Québec en ligne*. 2004. En ligne. <<http://www.registrefoncier.gouv.qc.ca/Sirf/>>. Consulté le 20 novembre 2007.

STM. *La STM en brefs – Quelques dates*. 2007. En ligne. <<http://www.stm.info/en-bref/dates.htm>>. Consulté le 25 octobre 2007.

Société Radio-Canada. *Les archives de Radio-Canada*. 2008. En ligne. <<http://archives.radio-canada.ca/emissions/568-367>><sup>330</sup>. Consulté le 20 janvier 2007.

VdM. *Navigateur urbain*. 2002. En ligne. <<http://www.navurb.com>>. Consulté entre le 15 février et le 12 septembre 2007.

<sup>328</sup> L'adresse indiquée est celle du nouveau site Internet.

<sup>329</sup> L'adresse indiquée est celle du nouveau site Internet.

<sup>330</sup> L'adresse indiquée est celle du nouveau site Internet.

VdM. *Portail du Plan d'urbanisme de Montréal*. 2004. En ligne. <[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2761,3096652&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL)>. Consulté le 20 novembre 2006.

VdM. *Répertoire historique des toponymies montréalaises*. 2007. En ligne. <[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=1560,11241558&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=1560,11241558&_dad=portal&_schema=PORTAL)>. Consulté le 8 décembre 2007.

## Cartes

Anonyme. *Montreal and its environs*. 1:250 000. Londres : J.S. Virtue & Co. Limited, 1890.

Anonyme. *[Bird's eye view of] Montréal*. Échelle non déterminée. S.l. : s.n., 1906.

Bissonnette, Achille-Cléophile-Amédée. *Plan Shewing a part of St. Henri and Cote St. Antoine*. 1:1200. Montréal : A.C.A. Bissonnette, N.P., c1890.

Bouchette, Joseph. *To his most Excellent Majesty, King William IV. This topographical map of the district of Montreal, Lower Canada*. 1:175 000. Londres : James Wyld 1831.

Boxer, Frederick N. *Montreal*. Env. 1:24 000. Montréal : Starke & Co., 1861.

Charland, Louis. *Plan de la ville et cité de Montréal*. Échelle non déterminée. Montréal : s.n., 1801.

Charlebois, Joseph [a]. *Plan de la Cité de Montréal*. Env. 1:13 000. Québec [Province] : J. Charlebois, 1910.

Charlebois, Joseph [b]. *Subscribers' Timedex map of Montreal*. Env. 1:14 000. Québec [Province] : Dominion ABC Guides Co., 1910.

Chas. E. Goad Co. *Atlas of the City of Montreal and Vicinity*. 1:1200 et 1:2400. Montréal : Chas. E. Goad, Co., 1913.

Chas. E. Goad Co et Underwriters' Survey Bureau. *Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume IV*. 1:600. Toronto et Montréal : the Bureau, 1929.

Commission des tramways de Montréal. *Réseau de la Compagnie des tramways de Montréal*. Échelle non déterminée. Montréal : Commission des tramways de Montréal, 1923.

Courval, Elzéar Pierre Joseph. *Plan de la cité de Montréal et de ses environs*. Env. 1:24 000. Montréal : Ville de Montréal, 1931.

- Goad, Charles Edward. *Atlas of the City of Montreal*. 1:1200. Montréal : Chas. E. Goad, 1890.
- Goad, Charles Edward. *Map of the City of Montreal*. Env. 1:9600. Montréal : The Lovell's, 1903.
- Hopkins, Henry Whitmer. *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga*. Échelles diverses. Québec [Province] : Provincial Surveying and Pub. Co., 1879.
- Houston, William Robert. *Bank map of the city of Montreal. Entered according to the Act of Parliament of Canada, in the year one thousand nine hundred and seven, by William Robert Houston at the Department of Agriculture*. Échelle non déterminée. S.l.: s.n. 1907.
- Jefferys, Thomas. *Plan of the Town and Fortifications of Montreal or Ville Marie in Canada*. Échelle non déterminée. Londres : Thomas Jefferys, 1758.
- Jobin, André. *Carte de l'île de Montréal*. Échelle non déterminée. Québec [Province] : s.n., 1834.
- Johnston, John. *Map of the island and city of Montreal*. Env. 1:12 000 et 1:126 000. Québec [Province] : Geo. E. Desbarats, 1872.
- Maw, Samuel Herbert et Henry Morgan & Co. *La Cité de Montréal*. Échelle non déterminée. Montréal : Henry Morgan & Co., Limited, 1942.
- Melish, John. *Plan of Montreal with a map of the Islands & adjoining country*. Échelle non déterminée. Philadelphie : s.n., 1815.
- Montreal Tramways Co. *Plan de Montréal et des lignes de tramways et d'autobus*. Échelle non déterminée. Montréal : Montreal Tramways Co., 1929.
- Montreal Tramways Co. *Route map*. Env. 1:40 000, Montréal : Montreal Tramways Co., 1941.
- Pinsoneault, Adolphe Rodrigue. *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*. Échelles diverses. S.l. : The Atlas Publishing Co. Ltd., 1907.
- Rand McNally and Co. *Montreal*. Env. 1:13 800. Chicago : Rand McNally & Co., 1898.
- Romilly, Samuel. *Plan of ground between Montreal and La Chine shewing the line of the proposed canal*. 1:21 120. Montréal : s.n., 1817.
- Sicotte, Louis-Wilfrid. *Plans officiels de la Paroisse de Montréal*. Échelles diverses. Montréal : s.n., 1878.
- Smith, George Horatio. *Environs of Montreal shewing the railway communication with the city*. Env. 1:31 000. Montréal : s.n., 1851

Trans-Continental Tourist Information Ltd. *New monumental Montreal. Nouveau Montreal monumental.* Échelle non déterminée. S.l. : Trans-Continental Tourist Information Ltd., 1931.

Underwriters' Survey Bureau. *Insurance plan of the city of Montreal, volume IV.* 1:600 et 1:1200. Toronto et Montréal : the Bureau, 1930.

Underwriter's Survey Bureau. *Insurance plan of the city of Montreal, volume IV.* 1:1200. Toronto et Montréal : Underwriters Survey Bureau Limited, 1961.

Ville de Montréal. *Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, novembre 1949.* Échelle non déterminée. Montréal : Service d'urbanisme de la ville de Montréal, 1949.

Ville de Montréal. *Carte d'utilisation du sol de la Ville de Montréal.* 1:2400. Montréal : Ville de Montréal, 1975.

Ville de Montréal. *Carte d'occupation du sol de la Ville de Montréal.* 1:1200. Montréal : Ville de Montréal, 1976.

Ville de Montréal. *Carte d'occupation du sol de la Ville de Montréal.* 1:1000. Montréal : Ville de Montréal, 1979.

Ville de Montréal. *Carte d'occupation du sol de la Ville de Montréal.* 1:1000. Montréal : Ville de Montréal, 1984.

Ville de Montréal. *Carte d'occupation du sol de la Ville de Montréal.* 1:1000. Montréal : Ville de Montréal, 1985.

Ville de Montréal. *Carte d'occupation du sol de la Ville de Montréal.* 1:1000. Montréal : Ville de Montréal, 1987.

Ville de Montréal. *Carte d'occupation du sol de la Ville de Montréal.* 1:1000. Montréal : Ville de Montréal, 1990.

Walling, Henry Francis. *City of Montreal and Suburbs.* 1:14 400. Montréal : George N. Tackabury, 1875.

Wyld, James. *Map of the harbour, city and environs of Montreal for McGregors British America.* Env. 1:95 000. S.l. : Mc.Gregors British America, 1830.

Wyld, James. *Wyld's Sketch of the Country around Montreal shewing villages & military positions.* Env. 1:174 000. Londres : James Wyld, 1837.

Wilson, P. Roy. *To their gracious Majesties King Georges VI & Queen Elizabeth in commemoration of their visit, the first of any reigning British sovereign to the metropolis of Canada, now almost 300 years old, this pictorial map of historic Montreal is respectfully dedicated 1939.* Échelle non déterminée. Quebec [Province] : P. Roy Wilson, 1939.

**Photographies aériennes**

Anonyme. No. 081. Ligne de vol no. h16, 1921.

Gerrair Canada. No. 059. Ligne de vol no. gfr9602, 1996.

Gouvernement du Canada. No. 037. Ligne de vol no. a2253, 1930.

Gouvernement du Canada. No. 005. Ligne de vol no. a2258, 1930.

Gouvernement du Canada. No. 141. Ligne de vol no. a12582, 1950.

Gouvernement du Québec. No. 170. Ligne de vol no. q71307, 1971.

Gouvernement du Québec. No. 002. Ligne de vol no. q81885, 1981.

Gouvernement du Québec. No. 170. Ligne de vol no. q71307, 1971.

Gouvernement du Québec. No. 126. Ligne de vol no. q85811, 1985.

Hauts-Monts. No. 042. Ligne de vol no. hm2002can4001, 2002.

Photographic Survey. No. 161. Ligne de vol no. ps3196, 1954.

Photographic Survey. No. 047. Ligne de vol no. ps8257, 1969.

Photographic Survey. No. 048. Ligne de vol no. ps8257, 1969.

Photographic Survey. No. 100. Ligne de vol no. ps8257, 1969.

Photographic Survey. No. 101. Ligne de vol no. ps8257, 1969.