

La Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles présente son

## Mémoire pour le secteur Bridge-Bonaventure

Mémoire portant sur les aspects patrimoniaux



SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE  
POINTE-SAINT-CHARLES

206-2390 rue de Ryde – Pointe-Saint-Charles – Montréal, QC - H3K 1R6  
[info@shpsc.org](mailto:info@shpsc.org) – [www.shpsc.org](http://www.shpsc.org) – [www.facebook.com/shpsc](https://www.facebook.com/shpsc) - 514 932-5610

## Introduction

Ce mémoire a pour but de présenter nos propositions sur les aspects patrimoniaux du Secteur Bridge-Bonaventure. Préalablement, nous présenterons la Société d'histoire et le quartier Pointe-Saint-Charles suivi de nos propositions étayées des considérations les justifiant. Un rappel de ce qu'est ce quartier ouvrier s'avère incontournable pour mieux mesurer l'ampleur de son patrimoine et de son héritage. Ainsi, un survol de l'histoire du quartier et un arrêt sur le secteur Bridge-Bonaventure devraient contribuer à mieux cerner les enjeux.

Par ailleurs, en tant que membre d'Action-Gardien, la Société d'Histoire de Pointe-Saint-Charles est impliquée dans la démarche collective pour concevoir une vision et des propositions d'aménagement pour le secteur Bridge-Bonaventure. Démarche que nous endossons sans réserve.

## Présentation

### La Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles

La Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles est un organisme à but non lucratif qui compte aujourd'hui quelque 65 membres. Un Comité historique avait été créé le 26 avril 1993 dans le but de mettre en valeur le patrimoine et l'histoire du quartier Pointe-Saint-Charles de Montréal et de recueillir les témoignages du passé.

La Société historique de Pointe-Saint-Charles a été fondée le 18 juin 1998, date de l'obtention d'une charte émise par le Gouvernement du Québec. Le 2 mai 2000, la dénomination sociale est changée pour Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles. À compter de 1998, l'organisme est dirigé par un conseil d'administration dont les administrateurs sont élus parmi les membres lors de l'assemblée générale annuelle. Depuis sa fondation, il poursuit le même objectif de diffusion et de protection du patrimoine du quartier, au moyen d'entrevues, de manuscrits, de photographies et d'autres documents.

Les membres du conseil d'administration de la Société organisent diverses activités depuis maintenant plus de vingt-cinq ans. À ce jour, l'organisme a à son actif plusieurs réalisations qui témoignent de sa vitalité. Publication de livrets et de dépliants, organisation de conférences, de visites guidées et d'expositions comptent parmi les actions qui ont été entreprises afin de réaliser le mandat de l'organisme. Plus récemment, nous avons publié le livret *La Pointe industrielle, Un secteur à reconnecter* par Nicolas Hugo Chebin.

La Société est membre d'Action-Gardien, de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec et du *Quebec Anglophone Heritage Network*. La Société compte également parmi les membres fondateurs des Amis de la Maison Saint-Gabriel.

### Pointe-Saint-Charles, une brève traversée de 365 ans d'histoire

À partir de l'octroi de terres par Sieur Paul Chomedey de Maisonneuve en 1654 à Charles Le Moyne et son beau-frère Jacques Le Ber commence l'histoire du quartier Pointe-St-Charles, là où venaient les Iroquois au temps de la pêche et de la chasse. En 1662, Marguerite Bourgeoys s'y installe pour éventuellement acheter les terres de Jacques Le Ber et opérer la ferme Saint-Gabriel où résideront les filles du Roy jusqu'à leur mariage. La Pointe rurale est occupée par des religieux jusqu'en 1826, presque deux cents ans.

En moins de 30 ans, le canal de Lachine, construit en 1825, transforme radicalement ce milieu rural en zone industrielle. L'arrivée massive des Irlandais fuyant la famine en 1850 accélère la construction du canal et l'érection du pont Victoria se fera en parallèle. Entre temps, des usines s'installent dès 1846. Le transport maritime et ferroviaire unifie toutes ces activités. C'est le lieu du premier grand parc industriel avec ses complexes métallurgiques, ateliers ferroviaires, usines de textile, de peinture, raffinerie de sucre, équipements électriques ainsi que les entreprises reliées à la construction, au secteur alimentaire, etc. C'est aussi à Pointe-Saint-Charles que la première gare, disparue depuis, fut érigée.

Malgré cette diversité et l'importance des activités, à partir de 1930 s'amorce le déclin causé par la crise économique, qui s'accélère avec l'ouverture de la voie Maritime en 1959 et la fermeture du canal de Lachine en 1970. L'ampleur du déclin du point de vue démographique est majeure, le quartier perd au-delà de 50 % de sa population. Face à l'adversité, le quartier se prend en main et construit un réseau communautaire exemplaire à plus d'un niveau. De ce réseau, plusieurs organismes ont fêté récemment leur 50<sup>e</sup> anniversaire.

## Propositions

Le secteur Bridge a été maintes fois l'objet de constructions puis de démolitions. Il est temps de mettre en valeur sa riche histoire, avec les campements autochtones, la *Black Rock*, le Village-aux-Oies, les silos, le pont Victoria, l'ampleur des industries, etc. Nous demandons à la Ville de :

1. Protéger, mettre en valeur et possiblement reconvertir les **bâtiments classés et ceux jugés patrimoniaux** par les citoyennes et citoyens du quartier et de Montréal;
  - o notamment la Caserne de pompier no 21 et le bureau de l'ancienne douane;
  - o conserver le silo sur le bassin Peel et le convertir soit en pôle communautaire, éducatif ou culturel.
2. Mettre en valeur la *Black Rock* des Irlandais en connectant par une trame verte le futur parc aménagé par Hydro-Québec au bassin Peel et aux berges du fleuve; le parc mémorial des irlandais devra devenir un élément significatif et emblématique de l'entrée de ville à partir du pont Victoria
3. Mettre en valeur le pont tournant, le convertir en lien piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine;
4. Mettre en valeur le bassin Wellington, en le ré-excavant vers la rue Bridge pour retrouver une partie de sa forme originelle et en l'aménageant;
5. Créer un parcours patrimonial et culturel afin de sensibiliser le public au patrimoine et favoriser la mémoire collective;
6. Préserver et mettre en valeur les vues sur le paysage industriel ainsi que les vues vers le centre-ville, le canal et le fleuve; patrimoine visuel
  - o Empêcher des constructions en hauteurs qui viendraient saboter ces vues;
  - o Créer une percée visuelle dans le prolongement de la rue du Centre vers le Silo Farine Five Roses et la *Canada Malting*;
  - o Mettre en valeur les vues lors de l'aménagement des berges du fleuve.
7. Rappeler Goose Village (Village-aux-Oies, Victoriatown) (rappel du nom de certaines rues, éléments architecturaux tels que les revêtements de bâtiments...) en respect de l'esprit des lieux.

Ces propositions sont basées sur les considérations suivantes (un complément d'information se trouve à l'annexe I) :

- **L'IDENTITÉ**  
Pour la population de Pointe-Saint-Charles, son identité et sa culture sont fondamentalement liés à son patrimoine architectural et immatériel. En effet, la vie sociale, économique et spirituelle de ce quartier ouvrier a été profondément marquée par l'industrialisation et la survie. Un passé évoluant vers l'avenir.
- **LE PATRIMOINE**  
Un patrimoine largement malmené avec l'anéantissement du secteur Goose Village en 1964 pour faire place à l'autoroute Bonaventure et l'autostade, ce dernier démoli 10 ans plus tard. L'élimination de 176 bâtiments, 330 logements et 1 389 personnes déplacées, c'est tout un village centenaire qui a disparu, une vie de quartier aux liens tissés serrés, anéantie. C'est aussi, un secteur où se trouve la fosse commune où environ 6 000 Irlandais venus chercher un avenir meilleur et atteints par le typhus sont enterrés. La Ville de Montréal a reconnu l'importance de ce patrimoine dans un document intitulé Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement du Sud-Ouest, réalisé par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine en 2005.
- **L'ASPECT ÉCONOMIQUE**  
Avec Griffintown, Petite-Bourgogne et Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles est un des plus anciens quartiers industriels de l'Amérique du Nord. Son histoire est intimement liée à celle de Montréal puisqu'elle débute en 1654, soit 12 ans après la fondation de cette dernière. D'une ère agricole, succède une ère industrielle. Aujourd'hui, le quartier se dirige vers une économie de services où le numérique occupe une place de plus en plus prépondérante. Les traces laissées par l'industrialisation sont mises en valeur pour certains bâtiments industriels, les plus riches d'un point de vue architectural. Malheureusement, le développement de nouveaux édifices tient peu compte de la valeur historique du quartier et de la population.
- **ASPECTS EMBLÉMATIQUES**  
Les aspects emblématiques couvrent les activités qui ont profondément marqué la vie des résidents et qui ont contribué à la formation du quartier et de son caractère singulier. L'ensemble de ces aspects démontrent l'organisation industrielle impressionnante et son impact dans la vie de sa population.
  - **L'omniprésence du chemin de fer, première ligne au Canada**  
Montréal est alors l'épicentre d'un réseau ferroviaire reliant l'est à l'ouest du Canada, réseau développé en grande partie par la compagnie du *Grand Trunk*, la plus importante entreprise ferroviaire au monde. La trame urbaine s'organise autour des voies ferrées et le passage des trains rythme la vie quotidienne.
  - **Les ateliers ferroviaires**  
La compagnie du *Grand Trunk*, inaugure en 1856 de grands ateliers d'entretien et de fabrication de matériel roulant. Il s'agit du plus vaste complexe industriel au Canada. En 1900, plus de 3 000 ouvriers y travaillent. Les ateliers ferment en 2003 pour être remplacés pour les besoins d'entretien de l'AMT en 2007.

- Le pont Victoria qui a relié Montréal à l'Atlantique en toute saison

Construit entre 1854 et 1859 pour le chemin de fer du *Grand Trunk*, le pont Victoria sera à juste titre considéré à l'époque comme une des plus grandes réalisations de son temps. Véritable prouesse technique, le pont longtemps considéré par les Montréalais comme la huitième merveille du monde est surtout impressionnante par sa longueur (2,79km).

- Le bassin Wellington

Construit en 1883, le bassin Wellington, aujourd'hui comblé presque entièrement, est le plus profond des bassins du canal de Lachine. Long à l'origine de 381m et profond de 6m, il n'en reste plus aujourd'hui qu'un petit goulet où nichent de nombreux canards. Le bassin était autrefois bordé par de nombreuses installations industrielles servant au transbordement de marchandises diverses.

- Station de pompage

La station de pompage de la rue Riverside date de 1887. Elle servait à pomper les égouts collecteurs vers le fleuve ; ses pompes devaient résister à la crue des eaux. Elle est l'œuvre de Maurice Perreault et d'Albert Mesnard. Depuis 2000 l'édifice abrite Les Forges de Montréal, un organisme voué à l'interprétation et à la formation aux métiers de la ferronnerie d'art et de la forge. L'organisme fait survivre un métier exercé dans le secteur pendant plus de 150 ans. Patrimoine immatériel, il est le pilier des métiers exercés dans le secteur et essentiel à sa revitalisation, à la nouvelle identité du secteur.

- L'industrie de la viande

Située judicieusement à la rencontre des rails, du canal et du port, l'industrie montréalaise de la viande va connaître une expansion considérable à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette industrie sera fortement concentrée entre les rues Mill, Bridge, Oak et Forfar. Les Viandes Chatel, la dernière représentante de cette industrie, ferme ses portes en 2008.

Le dernier vestige de cette industrie sont les anciens bureaux de la *Canada Packers* (316 rue Bridge) reconnu comme bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural par la Ville. Ce bâtiment a notamment abrité les bureaux de la *Montreal Stock Yards* et des inspecteurs d'Agriculture Canada avant sa fermeture en 1990.

- L'activité portuaire importante à l'ouest du Vieux-Port

Le terminal polyvalent Bickerdike est encore très actif aujourd'hui. La compagnie d'accastillage Empire fondée par la famille Chodos y charge et décharge des navires depuis 1931.

Cette portion du port est la seule encore en activité à l'ouest du pont Jacques-Cartier. Les installations industrielles de Bridge-Bonaventure et la proximité des infrastructures de transport ont plutôt favorisé le maintien de l'activité portuaire dans ce secteur jusqu'à ce jour.

- L'implantation de nombreuses industries, certaines toujours en activité

Sans faire la nomenclature complète des industries passées et actuelles de ce secteur, mentionnons la distillerie Sazerac, héritière de la distillerie *Meaghers*, établie au cœur de Goose Village en 1929. La distillerie, seul bâtiment encore existant de Goose Village est en pleine expansion.

- [L'importance de l'immigration irlandaise](#)

L'immigration irlandaise est en hausse depuis le début des années 1830, lorsque la célèbre famine de la pomme de terre éclate en 1846. La traversée sera mortifère ; au total ce sont près de 6 000 personnes qui périrent à Montréal du typhus en 1847. Ils furent enterrés à la hâte dans une fosse commune à côté des baraques de Goose Village. C'est cette fosse commune qui se trouve aujourd'hui sous la rue Bridge aux abords de la *Black Rock* des Irlandais.

- [La rupture avec le reste du quartier lors de la destruction de Goose Village.](#)

La destruction de Goose Village pour faire place à l'autoroute Bonaventure et un autostade éphémère, ont rompu le lien naturel avec le reste du quartier.

À l'origine, le secteur fut remblayé avec la terre des travaux d'agrandissement du canal de Lachine suivi de l'érection des baraques servant à isoler les immigrants irlandais atteints du typhus, baraques qui serviront par la suite aux ouvriers du pont Victoria. En 1862, les baraques sont démolies, des rues sont loties et des logements construits. Sa population ouvrière travaille notamment dans les entreprises de transport, les abattoirs et tout le secteur portuaire voisin. Au moment de la démolition, la population est d'origine italienne, irlandaise, canadienne-française, polonaise, ukrainienne et anglaise, à l'image de la mosaïque du Sud-Ouest.

- [Le premier autobus à Montréal](#)

Inaugurer le 22 novembre 1919 sur la rue Saint-Étienne, (aujourd'hui la rue Bridge), le premier autobus de la Société des transports a parcouru les rues de Pointe-Saint-Charles soulignant l'importance du secteur pour assurer le déplacement de la population.

## Conclusion

Considérant que Pointe-Saint-Charles est le plus vieux quartier de Montréal, qu'il a subi des transformations nombreuses au fil des ans, souvent sans tenir compte des gens du quartier et de son histoire, amputé de son Goose Village rasé au nom de la modernité; ce quartier mérite mieux qu'un développement ostentatoire sans commune mesure avec son identité. Nous ne sommes pas contre l'évolution, les changements, au contraire, mais nous croyons qu'ils doivent se réaliser en tenant compte de l'histoire et des besoins des gens qui y vivent. *Pourquoi ne pas adoucir les affronts du passé pour une population qui a tant contribué à l'essor du développement de Montréal en lui redonnant un milieu de vie qu'elle a imaginé lors d'une opération populaire d'aménagement, un week-end du mois de juin 2019.*

C'est pourquoi nous demandons que soient intégrées au secteur Bridge-Bonaventure, les propositions visant à mettre en valeur le patrimoine dans le respect de son histoire et des aspirations des gens qui l'ont bâti.

En tant que membre de la CDC Action-Gardien, nous endossons la demande que les terrains **publics le demeurent** :

La concrétisation de notre vision et de nos propositions pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure à Pointe-Saint-Charles implique que les terrains publics fédéraux ne soient pas cédés à des promoteurs immobiliers, que la ville encadre fermement les développements futurs en faveur du bien commun, et qu'il n'y ait pas de décisions prises à la pièce prises par différents paliers de gouvernement sans vision d'ensemble.

## ANNEXE I

Extrait du livret de Nicolas Hugo Chebin, *Bridge Bonaventure, la Pointe industrielle, un secteur à reconnecter*.

### Secteur Bridge Bonaventure

#### - Évolution historique des berges

L'industrialisation de la ville, aux abords du canal de Lachine transforme le secteur et le développe rapidement au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Une véritable révolution des transports contribue également à l'essor du secteur. Avec la navigation à vapeur et le chemin de fer, les transports ne dépendent plus des conditions météorologiques ou de la force animale. Finalement le déversement d'ordures et l'arrivée de l'Expo 67 et de l'autoroute ont contribué à l'extension des berges qui hérite maintenant du nom de secteur Bonaventure.

#### - Le chemin de fer

Le train va marquer de manière profonde Pointe-Saint-Charles et surtout le secteur Bridge . En effet, peu de temps après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer à Montréal en 1847, c'est le réseau de la compagnie ferroviaire du Grand-Tronc (*Grand Trunk*) qui passera par Montréal pour relier les villes du Canada-Ouest et du Canada-Est. Ce premier véritable réseau ferré sera construit entre 1853 et 1860. L'épicentre de ce chemin de fer est Montréal où les activités d'entretien du Grand-Tronc s'installent à la Pointe-Saint-Charles tout juste à côté du tout nouveau pont Victoria construit entre 1856 et 1859 pour franchir le vaste et puissant fleuve Saint-Laurent. Les rails et les trains traverseront donc Pointe-Saint-Charles et délimitent jusqu'à ce jour le territoire du secteur Bridge.

La concentration industrielle liée au rail et à l'activité du canal fait du secteur un atelier bruyant, vivant et enfumé. Les ouvriers se rendant au travail, les commerces de proximité, le passage des trains et le déchargement des cargaisons font partie du paysage de l'ère industrielle. Aujourd'hui encore des traces de cette vitalité demeurent présentes dans le secteur, Ray-mont Logistiques, Sazerac, etc.

#### - Les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles

La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc allait inaugurer en 1856 de grands ateliers d'entretien et de fabrication de matériel roulant à Pointe-Saint-Charles. Il s'agit alors du plus vaste complexe industriel de la ville et même du Canada. Ces ateliers, les bureaux de la compagnie sur la rue Bridge, les hangars et la gare de triage vont dès lors occuper une place centrale dans la vie de Pointe-Saint-Charles. Vers 1900, ce sont près de 3000 Montréalais qui travaillent pour le Grand-Tronc. Une vaste majorité d'entre eux résident dans les districts Saint-Gabriel et Sainte-Anne, c'est-à-dire dans Pointe-Saint-Charles, Goose Village ou Griffintown. Et c'est sans compter les emplois chez les fournisseurs du Grand-Tronc ou dans les commerces dont l'achalandage découle de l'emploi lié au rail. Bref, la vie économique du Sud-Ouest sera intimement liée au rail jusqu'à la fermeture des ateliers en 2003.

Mais le plus gros complexe industriel du Sud-Ouest de Montréal ne survivra pas à la volonté de rationalisation et de recherche de profits effrénés du CN. En effet, celle-ci est redevenue une entreprise privée en 1995 après avoir subi une cure d'amincissement majeure. Elle met à pied des milliers d'employés et cherche à se départir de ses actifs moins rentables.

La française Alstom a alors acheté du CN une partie de ses équipements et loue les ateliers centenaires de Pointe-Saint-Charles à partir de 1996. À cette époque, plus de 800 employés travaillaient toujours sur le site. En 2002 c'était encore 650 travailleurs qui s'affairaient aux ateliers. Mais la baisse de la demande dans le secteur ferroviaire aux États-Unis et au Canada a réduit la pertinence pour Alstom de maintenir en fonction l'immense usine de Pointe-Saint-Charles. La perte d'un contrat avec l'AMT en 2003 lui aura été fatale. Les ateliers ferment après 147 ans d'activité.

Étant donné la décision du gouvernement du Québec d'accorder le feu vert au projet du REM de la Caisse de dépôt et de placements du Québec (CDPQ-Infra) en 2017, les nouveaux ateliers de l'AMT réaménagés dans Pointe-Saint-Charles (au coût de 320M\$) ne serviront plus finalement qu'au quart des trains prévus, c'est-à-dire seulement les trains de banlieue de la ligne Saint-Hilaire.

#### - Le canal de Lachine et les bassins Peel et Wellington

Agrandi à deux reprises au XIX<sup>e</sup> siècle, soit de 1843 à 1848 et de 1873 à 1885 où l'on double les écluses et aménage le bassin Peel, le canal accueillera les navires jusqu'en 1970. Imaginez qu'à son apogée, c'est plus de 15 000 navires par an qui parcouraient ses eaux. Mais l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 lui portera son coup fatal, car celui-ci permet à des navires beaucoup plus gros de remonter le fleuve.

Après avoir été fermé à la navigation commerciale en 1969, le canal a été en partie remblayé et est demeuré pendant plus de trois décennies comme une cicatrice mal recousue au cœur de la ville. Un parc linéaire y a cependant été aménagé depuis la fin des années 1970 permettant notamment de rouler à vélo du Vieux-Port jusqu'à Lachine. Suite à de longs et coûteux travaux, le canal sera finalement rouvert à la navigation de plaisance en 2002. Celui-ci accueille annuellement environ 4 500 plaisanciers, mais c'est surtout le parc linéaire qui le borde qui attire le plus de gens. Des travaux entrepris depuis 2015 visent d'ailleurs à refaire les murs du canal et à refaire des sections de la piste cyclable, une des plus fréquentées au Canada.

Dans le cadre des travaux du début des années 2000, le bassin Peel a alors été entièrement refait, conférant une valeur supplémentaire aux développements immobiliers des quartiers riverains. La grande superficie du bassin et les points de vue exceptionnels qu'il offre sont au cœur de l'attrait que portent les développeurs pour ce secteur.

Construit en 1883, le bassin Wellington, aujourd'hui comblé presque entièrement, est le plus profond des bassins du canal de Lachine. Long à l'origine de 381m et profond de 6m, il n'en reste plus aujourd'hui qu'un petit goulet où nichent de nombreux canards. On peut même y apercevoir une hutte de castor tout au fond !

Le bassin était autrefois bordé par de nombreuses installations industrielles servant au transbordement de marchandises diverses : bois à l'est du bassin pour la compagnie Shearer, charbon aussi à l'est pour la *George Hall Coal Co.*, charbon et minerai de fer à l'ouest pour la *Dominion Steel*, huile au sud pour la *Canadian Oil Co.*, sable aussi au sud pour la *Touzin Sand Co.*, etc. Bref, un lieu à la mesure des besoins industriels du secteur du canal et de Pointe-Saint-Charles. Difficile à imaginer aujourd'hui...



Autre vestige du passé, à l'est du bassin Wellington, aujourd'hui en retrait entre le canal, la rue Oak et la rue Mill, se trouvait le bassin de radoub et la cale sèche des frères Tate. Entièrement comblées aujourd'hui, ces installations ont pourtant participé à la vie du canal de 1850 à sa fermeture.

#### - Le pont Victoria

Construit entre 1854 et 1859 pour le chemin de fer du Grand-Tronc ce pont sera à juste titre considéré à l'époque comme une des plus grandes réalisations de son temps. Véritable prouesse technique, le pont Victoria, longtemps considéré par les Montréalais comme la huitième merveille du monde est surtout impressionnant par sa longueur (2,79km). Il enjambe le fleuve en amont du port de Montréal, sans gêner le trafic maritime, entre Pointe-Saint-Charles et Saint-Lambert. En 1898, des travaux sont entrepris pour doubler la voie ferrée, permettant ainsi le passage de deux trains en même temps. De plus, une voie supplémentaire ajoutée en surplomb à l'extérieur de la structure du pont allait permettre au tramway de la *Montreal & South Shore Railway* de franchir le pont pour relier Montréal à Granby jusqu'en 1956.

Il est intéressant de noter que le pont, depuis sa construction entre 1854 et 1859, affronte sans difficulté les rigueurs du courant et des glaces hivernales, tout en portant le poids des convois ferroviaires et du trafic automobile sans broncher. Jusqu'à 3 000 ouvriers ont travaillé à l'érection du pont et plusieurs d'entre eux, employés par les nombreux sous-traitants responsables des diverses tâches à accomplir, vivent à Pointe-Saint-Charles et certains résidents même dans les baraques situées à côté du pont. Il s'agit en fait des baraques ayant servi à isoler les malades lors de l'épidémie de typhus de 1847. Celles-ci ont été rénovées pour accueillir jusqu'à 500 ouvriers et leurs familles. Ce véritable camp de travail avait plutôt des allures de faubourg et allait constituer la base du secteur de Goose Village, partie intégrante de Pointe-Saint-Charles jusqu'à sa démolition en 1964.

D'un point de vue plus global, il faut comprendre que le pont Victoria allait permettre à l'île de Montréal d'être reliée en toute saison à l'Atlantique. En effet, le pont permettait aux trains du Grand-Tronc de traverser le fleuve pour rejoindre la voie menant à travers les Cantons de l'Est jusqu'à Portland dans le Maine. Libre de glaces, Portland allait servir de débouché hivernal pour le transport montréalais vers le marché atlantique.

#### - Les abattoirs

Située judicieusement à la rencontre des rails, du canal et du port, l'industrie montréalaise de la viande va connaître une expansion considérable à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette industrie sera très fortement concentrée ici, à l'ouest de la voie ferrée entre les rues Mill, Bridge, Oak et Forfar. On y retrouvera la *Montreal Stock Yards*, la *William Davies & Co.*, la *Matthews and Blackwell Ltd*, la *Laing Packing Company*, la *Canada Packers*, les Viandes Châtel, etc.

En 1882 le Grand-Tronc avait organisé un marché à bestiaux aux abords de sa gare de triage (là où se trouve aujourd'hui le magasin Costco). L'industrie de transformation des viandes va s'installer à proximité de ce marché. La *Grand Trunk Export Stock Yards* deviendra la *Montreal Stock Yards* en 1889 et fera construire de grands abattoirs. La compagnie affirme pouvoir y tuer 5 000 porcs, 5 000 bœufs et 5 000 moutons par semaine.

Il faut toutefois savoir qu'avant 1886 les abattoirs ne sont pas contrôlés. On pouvait lire dans *L'abeille médicale* en 1879 que «le sang et les débris de boucheries sont écoulés dans les canaux, et exhalent, surtout pendant les chaleurs de l'été, une odeur des plus nauséabondes. [...] Les émanations des boucheries sont surtout une cause fréquente de fièvres typhoïdes, de diphtéries et de maladies du tube intestinal chez l'enfant.» C'est pourquoi ce secteur sera rapidement contrôlé par des inspections. Les inspecteurs d'Agriculture Canada auront d'ailleurs leurs bureaux à la même enseigne que la *Montreal Stock Yards* au 316 rue Bridge jusqu'en 1990. La dernière entreprise du secteur, les Viandes Châtel, a fermé ses portes en 2018 pour déménager à Laval.

#### - Maintien de l'activité portuaire

Bien que l'essentiel de l'activité portuaire se déroule dans l'est de Montréal, il se trouve encore une portion du port très active aux portes de Pointe-Saint-Charles et au cœur du secteur Bridge-Bonaventure. Il s'agit du terminal Bickerdike comprenant les bassins Bickerdike et de la Pointe-du-Moulin. Ce terminal, probablement un des plus polyvalents du port, est encore très actif aujourd'hui. La compagnie d'accastillage Empire fondée par la famille Chodos y charge et décharge des navires depuis 1931. Sous ses grandes grues bleues on y voit aussi bien les navires qui desservent Terre-Neuve ou les Îles-de-la-Madeleine, que du cuivre chilien être déchargé sur les quais à destination des usines de Montréal.

Cette portion du port est la seule encore en opération à l'ouest du pont Jacques-Cartier et peut sembler incongrue ou même contraire aux intérêts du développement à proximité du centre-ville. Pourtant, en cédant la portion située en face du Vieux-Montréal en 1978 à la Société du Vieux-Port, le Port de Montréal semblait vouloir se désengager de la section la plus ancienne de son activité. Or les installations industrielles de Bridge-Bonaventure et la proximité des infrastructures de transport ont plutôt favorisé le maintien de l'activité portuaire dans ce secteur jusqu'à ce jour.

#### - L'immigration irlandaise et les baraques

L'immigration irlandaise vers l'Amérique du Nord britannique est déjà en hausse depuis le début des années 1830 lorsque la célèbre famine de la pomme de terre éclate en 1846. Cet épisode dramatique de l'histoire irlandaise est causé par une succession de trois récoltes catastrophiques sur quatre années de 1846 à 1849. Les Irlandais, littéralement affamés par les très faibles récoltes de patates, se ruent vers les villes portuaires afin de sauver leur peau en embarquant notamment vers l'Amérique. Or l'entassement avant et pendant la traversée crée des conditions idéales pour la propagation de maladies infectieuses. C'est ainsi que le typhus fera son apparition au fond des cales des navires chargés d'immigrants. La famine aura donc des conséquences funestes en tuant près d'un million et demi d'Irlandais et en poussant à l'émigration près de deux millions d'habitants loin de la verte Irlande. De ce nombre, une grande partie mourra des fièvres typhoïdes contractées lors de la traversée.

À la Grosse-Île, qui sert de lieu de quarantaine pour le port de Québec ce sont 5 424 personnes qui seront enterrées pour la seule année 1847. Et la mortalité ne s'arrêtera pas là. Sur les quais de Montréal, on constate rapidement que de nombreux immigrants, pourtant jugés sains lors de la quarantaine à Grosse-Île, arrivent mal en point. Un médecin avertira le maire de Montréal John Easton Mills. Des mesures d'isolement sont alors prises. On établit des baraques un peu au sud du port à Pointe-Saint-Charles. Les vingt-deux baraques temporaires qui furent rapidement érigées seront le théâtre de souffrances nombreuses et fatales.

Au total ce sont près de 6 000 personnes qui périrent à Montréal du typhus en 1847. Ils furent enterrés à la hâte dans une fosse commune à côté des baraques de Pointe-Saint-Charles. C'est cette fosse commune qui se trouve aujourd'hui sous la rue Bridge aux abords de la *Black Rock* des Irlandais.

- *Black Rock*

Gardienne de la mémoire des victimes de l'épidémie de typhus de 1847, la roche noire est en fait un hommage rendu par les ouvriers qui construisaient le pont Victoria dix ans après la tragédie. Ceux-ci ayant déterré des corps au cours des travaux, voulurent témoigner de la présence d'une fosse commune à l'entrée du pont. Une simple croix marquait cet emplacement depuis l'année funeste. Or une immense roche de plus de 3 m de hauteur et pesant plus de trente tonnes avait été déterrée du lit du fleuve à l'emplacement de la construction d'un des piliers du pont. Les ouvriers choisirent de la déplacer pour indiquer le lieu de la sépulture des malheureuses victimes du typhus.

La compagnie du Grand-Tronc tenta pourtant de déloger le roc pour ajouter des rails à la sortie du pont Victoria et transféra le monument au square Saint- Patrick en 1900. Suite à une longue bataille juridique, la communauté irlandaise de Montréal parvint à faire revenir en 1911 le roc à son emplacement initial. Il s'y trouve encore aujourd'hui.

C'est le projet de développement d'un nouveau poste de transformation électrique à côté de la *Black Rock* qui annonce probablement le dernier élément de la saga entourant ce monument. Hydro-Québec, s'est portée acquéreur en 2017 des terrains où se trouve une bonne partie des anciennes baraques et de la fosse commune de 1847. La société d'État propose aujourd'hui d'ériger, en partenariat avec la communauté irlandaise et la Ville, un véritable parc commémoratif où le monument serait enfin accessible et la tragédie de 1847 racontée.

- *Goose village*

Ce lieu était pour l'essentiel une zone plutôt marécageuse. Elle fut remblayée par la terre des travaux d'agrandissement du canal de Lachine en 1843. On y érigea rapidement des baraques devant servir à isoler les nombreux immigrants irlandais atteints du typhus qui arrivent à Montréal en 1847. Ces baraques serviront ensuite aux ouvriers du pont Victoria entre 1854 et 1859.

En 1862 les baraques sont démolies et des rues commencent à être loties et des logements construits. Le secteur appelé Victoriatown ou Goose Village (ou «The Goose» comme ses habitants l'appelleront), allait se développer entre l'entrée du pont Victoria et les quais du port de Montréal. Sa population est ouvrière et travaille notamment dans les entreprises de transport, les abattoirs et tout le secteur portuaire voisin. Si le quartier est à prédominance irlandaise au début du XX<sup>e</sup> siècle, en 1964, au moment de la démolition, la population du Goose est d'origine italienne, irlandaise, canadienne-française, polonaise, ukrainienne et anglaise, à l'image de la mosaïque du Sud-Ouest.

La vie quotidienne à Goose Village

L'environnement direct de Goose Village est sale et bruyant. Le quartier est littéralement entouré d'industries : ateliers ferroviaires, abattoirs, chantier maritime, quais de déchargement de charbon, ateliers d'usinage de pièces, minoterie, etc. Et il faut ajouter à cette activité industrielle le trafic automobile de la rue Bridge, les trains qui sillonnent les rails partout autour du quartier. Malgré le très fort sentiment d'attachement évoqué par les anciens résidents, on ne peut s'empêcher de constater qu'il s'agissait en effet d'un environnement difficile.

Le secteur de Goose Village bénéficiait de certaines institutions (École, Boys Club, petit parc) et de nombreux commerces de proximité. Cela conférait au secteur des allures de petit village où tout le monde se connaît et fréquente les mêmes lieux et vit des vies semblables. De nombreuses épiceries/casse-croûtes (Chez Jules, Norman, Zaleski, H. Piché, etc.) servent de points de rassemblement. Les témoignages recueillis auprès des anciens du quartier révèlent que les habitants des rues Menai, Britannia, Forfar, Bridge et Riverside sont très fiers de leur quartier et ont pour lui un attachement profond.

Pourquoi Goose Village est démoli ?

C'est en avril 1964, l'année de l'inauguration de la Tour de la Bourse, que Goose Village est démoli. Contraste révélateur. D'un côté on construit en hauteur et de l'autre on crée du vide. Ce vide est encore plus questionnant aujourd'hui alors que l'ancien emplacement de Goose Village est en grande partie encore inutilisé.

Or il faut se remettre dans l'esprit de l'époque pour mieux saisir ce qui motive l'administration municipale à planifier la disparition de certains quartiers de la ville. Ce sont les Trente glorieuses ! On est alors en pleine période de prospérité suite à la Seconde Guerre mondiale avec la reprise de la seconde vague d'industrialisation. Avec le succès de l'automobile auprès d'une classe moyenne grandissante, il faut faire de la place en ville pour assurer une certaine fluidité des déplacements.

Dans le cas de Goose Village, c'est le choix de l'administration municipale de privilégier le site de Pointe-Saint-Charles et des îles pour la tenue de l'Expo 67 qui décidera de la démolition du secteur centenaire. Selon les autorités municipales, ce site a l'avantage de ne pas coûter trop cher en expropriation et permettra en plus de se débarrasser du quartier de Goose Village que l'on jugeait alors insalubre. La section ainsi dégagée allait servir à installer l'entrée du site de l'Expo. On y construirait aussi un stade pouvant servir à accueillir des événements d'envergure et des manifestations sportives. Les fonctionnaires de la ville vont dès 1963 répertorier le quartier à démolir et proposer aux expropriés de les aider dans leur recherche de logement. En 1964 tout est rasé : 176 bâtiments démolis, 330 logements perdus et 1389 personnes déplacées. Sur les décombres on construira l'autoroute Bonaventure, l'Autostade et une partie du pavillon d'accueil de l'Expo 67. Seule l'autoroute subsiste encore aujourd'hui. L'Autostade ne dura pas plus de dix ans avant d'être détruit.

- Déclin

Ce qui peut apparaître paradoxal c'est que la décennie des années 1960 en est une d'optimisme, voire d'euphorie pour Montréal et le Québec qui plongent dans un rêve de modernité. Les classes moyennes progressent, on construit des tours toujours plus hautes, l'Expo 67 fait rêver. Et tout va plus vite : avion, autoroutes, télécommunications !

Pourtant, sous ce couvert de modernité à tout vent, se cache une autre réalité. Le déclin industriel de Montréal et du Québec commence à se mettre en place. Les vieilles industries manufacturières vont s'installer ailleurs, pour les mêmes raisons qu'elles avaient choisi les abords du canal de Lachine au XIX<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire la disponibilité d'une main-d'œuvre à bon marché et des infrastructures de transport efficaces.

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 annonce la fermeture du canal de Lachine dix ans plus tard. Entre 1959 et 1973, c'est 38% des emplois manufacturiers qui disparaissent dans le Sud-Ouest. La *Northern Electric*, la *Redpath Sugar Refining*, etc. Au total ce sont 16 000 emplois perdus de 1967 à 1988.

Et Pointe-Saint-Charles mettra beaucoup de temps à s'en remettre. Le nombre d'habitants en témoigne. En 1931 le quartier comptait 31 000 habitants. En 1991 il n'en restait plus que 13 000 !

## - Aujourd'hui – secteur Bridge

### Espace Verre

Sur la rue Mill, l'ancienne caserne de pompier n°21, construite en 1912, a été entièrement récupérée et transformée en lieu dédié aux métiers d'arts du verre et du feu depuis 1986. Depuis 1989 Espace Verre dispense une formation en métier d'art du verre en collaboration avec le Cégep du Vieux-Montréal et menant à un DEC. Le bâtiment est l'œuvre des architectes S.A. Finley et D.J. Spence associés à W.A. Gagnon. La caserne, de style néo-classique remplaçait une ancienne caserne en bois. Elle est en fonction jusqu'en 1972.

Depuis sa conversion en école des métiers du verre le bâtiment abrite différents fours et ateliers. Des travaux de mise aux normes en 2009 ont permis d'intégrer l'œuvre de Pierre Fournier qui orne désormais la tour de la caserne.

### La station de pompage / Les Forges de Montréal

La station de pompage de la rue Riverside date de 1887 si l'on se fie à l'inscription sur la façade. Elle servait à pomper les égouts collecteurs vers le fleuve. Suite à la grande inondation printanière de 1886, la Ville avait jugé nécessaire de se doter d'installations qui pourraient évacuer le trop-plein d'eau du réseau vers le fleuve pour éviter la stagnation de l'eau et les miasmes.

Cet édifice modeste possède néanmoins de belles proportions et une certaine qualité des éléments architecturaux. Avec sa cousine de la rue Notre-Dame (sous le pont Jacques-Cartier), elle est l'œuvre de Maurice Perreault et d'Albert Mesnard. Ces deux architectes de renom (Monument national, églises Saint-Charles et Saint-Gabriel sur la rue du Centre, agrandissement du Vieux-Palais de justice de la rue Notre-Dame, etc.) se sont ici appliqués à fournir un brin de lumière à l'intérieur de ce bâtiment massif, abritant des pompes et devant résister à la crue des eaux et de la glace printanière.

Depuis 2000 l'édifice abrite Les Forges de Montréal un organisme voué à l'interprétation et à la formation aux métiers de la ferronnerie d'art et de la forge. L'organisme fait survivre un métier exercé dans le secteur pendant plus de 150 ans. Mais la Ville est propriétaire de l'immeuble et le terrain appartient au gouvernement fédéral. Face à un dédale administratif, les Forges de Montréal tentent donc de préserver leur droit de poursuivre leur mission dans ce magnifique immeuble patrimonial approprié à leur activité industrielle traditionnelle.

### La survivante de Goose Village

La distillerie Sazerac est l'héritière de la distillerie Meaghers, établie au cœur de Goose Village en 1929. La vieille distillerie est connue des Montréalais pour avoir produit sous licence le genièvre hollandais De Kuyper. La célèbre bouteille verte de «gros gin» est encore produite aujourd'hui par l'américaine Sazerac qui a acheté et rénové les lieux depuis 2011.

---

Propriété de la marque canadienne Corby avant 2011, cette distillerie est en fait le seul bâtiment encore existant de Goose Village. En effet, une partie du bâtiment existait du temps de Goose Village et fut le seul élément ayant survécu au pic des démolisseurs au moment de la démolition du quartier en 1964.

La distillerie de Goose Village est non seulement toujours en opération, mais est même aujourd'hui en pleine expansion pour satisfaire les désirs de croissance de Sazerac, une entreprise familiale de Louisiane.

#### Un patrimoine dans tous ses états

À la vue des anciens bureaux de la Canada Packers (316 rue Bridge) reconnu comme bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural par la Ville, on est en droit de se demander ce qu'une telle reconnaissance donne. En effet, le bâtiment se dégrade tout doucement au fil des ans sans que le propriétaire fasse mine de s'intéresser à sa préservation. Ce bâtiment a notamment abrité les bureaux de la *Montreal Stock Yards*, de la *Canada Packers* et des inspecteurs d'Agriculture Canada avant sa fermeture en 1990.

#### Les anciens bureaux du Grand-Tronc

Peu après les anciens bureaux de la *Montreal Stock Yards* et juste avant le viaduc ferroviaire qui surplombe la rue Bridge, se trouvait autrefois l'imposant siège social de la compagnie du Grand-Tronc. Ces bureaux, de style Second empire, ont été inaugurés en 1881. Ils déménageront toutefois dès 1902 vers le nouveau siège social que l'on peut toujours voir aujourd'hui sur la rue McGill. Le siège social de la rue Bridge dominait tout le quartier par la hauteur de quatre étages de la tour centrale du pavillon principal. Les anciens bureaux de la rue Bridge seront toutefois démolis lors du réaménagement des installations du Grand-Tronc au début du XX<sup>e</sup> siècle.

## Secteur Bonaventure

### - Entre la Pointe et le fleuve

Du pont Victoria (1859) jusqu'au nouveau pont Champlain (1964) un immense terrain se retrouve à prolonger Pointe-Saint-Charles vers le fleuve. Servant de décharge depuis la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le terrain aujourd'hui connu sous le nom de Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PESPC) est en fait un immense remblai. La rive historique du fleuve se trouve à près de 500 mètres de là où elle se trouve aujourd'hui.

En 1966, en prévision de l'Expo 67, on aplanit le terrain et recouvre d'une mince couche d'asphalte certaines parties de la décharge municipale pour créer l'autoparc Victoria, un immense terrain de stationnement de 13 000 places. De là les visiteurs étaient transportés sous le pont Victoria pour accéder au pavillon d'accueil de l'Expo 67 à l'entrée de la Cité du Havre. Pour éviter la poussière, on aspergeait d'huile le terrain. Et cela s'est ajouté à la pollution déjà présente...

### - Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Malgré la pollution, le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles est occupé depuis les années 1980 par des entreprises œuvrant dans des domaines très divers. Par exemple, Via Rail, la société publique qui a remplacé les services passagers du CN et du CP, décide d'ouvrir ses ateliers d'entretien en 1987 le long de la voie Butler entre l'autoroute Bonaventure et l'ancienne berge. Ce sont plus de 450 travailleurs qui perpétuent aujourd'hui dans ces ateliers l'activité ferroviaire historique de Pointe-Saint-Charles.

Parmi les autres entreprises installées dans le parc d'entreprises appartenant à la ville de Montréal, se trouvent les studios MEL's créés par Michel Trudel et aujourd'hui propriété de Québecor. Ces immenses studios cinématographiques servent notamment les nombreuses productions américaines et internationales qui tournent à Montréal.

À l'angle de la rue Fernand-Séguin se trouve l'entreprise Tata communication, héritière de Téléglobe Canada, dont le réseau de transmission vocale mondial est géré en bonne partie à partir de cet établissement. L'entreprise est le plus gros fournisseur mondial dans le domaine de la transmission traditionnelle de la voix et ses 250 employés de Montréal travaillent aussi à l'élargissement des capacités de transmission par protocole Internet. L'entreprise relaie ses signaux vers les satellites à partir d'antennes situées dans les Laurentides.

### - Une pollution embêtante

La pollution qui s'échappe du PESPC dans le fleuve est un problème qui ne se règle toujours pas ou alors très lentement. Depuis 25 ans la Ville de Montréal a hérité du gouvernement fédéral cet ancien dépotoir. Rappelons-nous que de 1866 à 1966 ce site a servi de dépotoir et qu'il est difficile de savoir ce qui y a été enfoui. Les rives ont gagné sur le fleuve, de près de 500 mètres, au fur et à mesure que l'on déversait des résidus de toute sorte. Mais une chose est certaine, les sols et la nappe phréatique sont fortement contaminés. D'autant qu'ils servent d'éponge aux terrains des anciens ateliers du CN. Ce qui coule de là vers le fleuve n'est pas propre du tout : BPC, hydrocarbures, métaux lourds, etc. Et les différents moyens mis en place au fil des ans n'ont à peu près rien fait pour empêcher cette pollution flagrante.

Mais depuis ce temps les différents paliers de gouvernements n'ont que peu avancé dans l'idée de la décontamination ou de la récupération de la pollution de ces terrains-là. Pourtant, en 2013 la Ville, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec et la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain ont dévoilé une entente précisant leur volonté de construire un mur et un système de récupération des eaux polluées avant que celles-ci n'atteignent le fleuve. Il a toutefois fallu attendre 2016 pour que ce plan commence à être réalisé. On prévoit que les murs de confinement et les stations de pompage seront complétés en 2025. Pendant ce temps, BPC et hydrocarbures continuent à se déverser continuellement dans le fleuve. Nous sommes donc loin de la vision idyllique de berges réhabilitées que projetaient les développeurs de la Société du Havre entre 2002 et 2013.

#### Références

Livret Bridge Bonaventure, la Pointe industrielle, un secteur à reconnecter – Nicolas Hugo Chebin

Évaluation du patrimoine urbain, arrondissement du Sud-Ouest par la Ville de Montréal

## Conseil d'administration de la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles pour l'année 2019\*

Décrété le 29 avril 2019

Président	<b>Pierre Riley</b>
Vice-Présidente	<b>Nathacha Alexandroff</b>
Secrétaire	<b>Sylvian Gaudet</b>
Trésorière	<b>Madeleine Juneau</b>
Administratrice	<b>Audrey Bégin</b>
Administratrice	<b>Nicole Sophie Viau</b>

\*Les coordonnées sont disponibles sur demande.