

Secteur de planification détaillée de Griffintown

GRIFFINTOWN : SON HISTOIRE ET SON CADRE BÂTI

Par

David B. Hanna

Ville de Montréal

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Novembre 2007

GRIFFINTOWN : SON HISTOIRE ET SON CADRE BÂTI

David B. Hanna

Introduction.....	1
1. Les périodes historiques de Griffintown	1
1.1 De 1654 à 1800 : des basses terres extra-muros appartenant aux sociétés religieuses.	1
1.2 De 1800 à 1845 : un plan urbain moderne, un canal, la haute technologie et un faubourg ouvrier.....	2
1.3 De 1845 à 1880 : un important moteur industriel du Canada.....	7
1.4 De 1880 à 1915 : une deuxième phase industrielle et le cœur irlandais de Montréal.....	13
1.5 De 1915 à 1960 : une dernière phase industrielle et un quartier irlandais tenace.....	20
1.6 De 1960 à 1990 : une dégradation rapide due à la restructuration urbaine générale	25
1.7 De 1990 à 2006 : une première tentative de redressement	28
2. Caractérisation détaillée de Griffintown à quatre dates stratégiques :	31
2.1. Griffintown en 1845.....	31
2.1.1 Le faubourg ouvrier à l'est de la rue McCord	32
2.1.2 Le nouveau parc industriel hydraulique des écluses Saint-Gabriel	46
Caractérisation détaillée de Griffintown en 1845 (d'après Cane 1846)	48
2.2 Griffintown en 1880.....	49
2.2.1 Le pôle industriel entre les rues Duke et McCord.....	49
2.2.2 Le pôle industriel des écluses Saint-Gabriel et des bassins du Canal.....	65
Caractérisation détaillée de Griffintown en 1880 (d'après Goad 1881).....	75
2.3 Griffintown en 1912.....	76
2.3.1 Le pôle industriel entre les rues Duke et McCord.....	76
2.3.2 Le pôle industriel des écluses Saint-Gabriel et des bassins du Canal.....	94
Caractérisation détaillée de Griffintown en 1912 (d'après Goad 1912).....	103
2.4 Griffintown en 1964.....	104
2.4.1 Survol des dernières modifications industrielles	105
2.4.2. Survol des transformations autour des bassins du canal et des écluses Saint-Gabriel.....	117
Caractérisation détaillée de Griffintown en 1964 (d'après Underwriters' Survey Bureau 1964)	126

Introduction

Dans le cadre de la planification détaillée du secteur Griffintown prévue par le Plan d'urbanisme, le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (SMVTP) a octroyé un ensemble de trois mandats d'étude distincts s'inscrivant dans une démarche d'ensemble visant à caractériser les valeurs patrimoniales du secteur à travers :

1. la cueillette de données historiques et l'histoire du quartier Griffintown (étude réalisée par David B. Hanna);
2. le repérage et la qualification des bâtiments d'intérêt patrimonial et des regroupements de bâtiments à fort potentiel de mise en valeur (étude réalisée par Patri-Arch) ;
3. l'analyse de l'évolution de la forme urbaine à travers les différentes époques du développement de Griffintown (étude réalisée par Atelier B.R.I.C.).

La présente étude vise plus précisément à rédiger un historique du quartier, en développant particulièrement les thématiques liées aux témoins bâtis qui ont subsisté jusqu'à aujourd'hui (production industrielle et manufacturière, habitat ouvrier, etc.), l'objectif étant d'alimenter les autres consultants analysant le cadre bâti et la forme urbaine en mettant en lumière le sens du lieu et en faisant ressortir son potentiel d'évocation.

La présente étude vise également à fournir une expertise en histoire pour des questions particulières soulevées dans le cadre des mandats d'analyse de la forme urbaine et d'analyse du potentiel de mise en valeur du cadre bâti, notamment par le biais d'une recherche d'iconographie ancienne.

La première partie du document brosse un tableau général des différentes périodes historiques de Griffintown de 1654 à 2006, alors que la deuxième partie présente une caractérisation détaillée du secteur en fonction de quatre dates stratégiques évocatrices de son évolution (1845, 1880, 1912 et 1964). Les témoins bâtis significatifs relatifs à chacune de ces périodes sont également cartographiés de même que leur état actuel (toujours présents dans le secteur ou démolis).

1. Les périodes historiques de Griffintown

1.1 De 1654 à 1800 : des basses terres extra-muros appartenant aux sociétés religieuses.

La fondation très paisible de Montréal en 1642 par Paul de Chomedey, le Sieur de Maisonneuve et Jeanne Mance, est suivie par une vingtaine d'années de guérillas interminables entre les Iroquois des Cinq Nations et la Colonie de Montréal. Or Jeanne Mance avait obtenu un don remarquable de Madame de Bullion en France pour la fondation d'un hôpital. Les épreuves meurtrières aux mains des Iroquois étant des plus menaçantes, Jeanne Mance obtient la permission de Madame de Bullion de convertir le don en un fonds de secours pour la survie de la colonie. En échange, Jeanne Mance et ses futures Sœurs Hospitalières de l'Hôtel Dieu reçoivent en 1654 le fief Nazareth, un vaste terrain de 112 arpents en franc-alleu, donc en pleine propriété, pour que les revenus puissent fournir une source permanente de financement pour l'hôpital en remplacement du don d'argent.

Le fief Nazareth couvrait un territoire délimité aujourd'hui par les rues des Sœurs Grises et de la Montagne (au nord de Wellington), du côté nord par la rue William, puis le fond de lot entre les rues William et Notre-Dame à l'ouest de la rue Shannon, et du côté sud par la rue de la Commune à l'est de la rue Peel, puis la rue Wellington à l'ouest de Peel. Les Sœurs louaient ce fief pour le pâturage du bétail.

Au cœur du fief, Jeanne Mance fait ériger «la grange des pauvres», un long bâtiment au nord du chemin de la rivière Saint-Pierre (la future rue Wellington), là où seront les futures rues Queen et Duke, bâtiment qui ne disparaît qu'au grand feu de Griffintown en 1845. De plus, le riche commerçant Pierre LeBer fait ériger, en 1698, la Chapelle Sainte-Anne du côté nord du chemin de la rivière Saint-Pierre (au coin nord-ouest des futures rues Wellington et Young), pour protéger Montréal des crues. Cette ancienne chapelle est démolie vers 1885.

À l'ouest de la future rue de la Montagne, la partie occidentale du secteur de planification détaillé de Griffintown faisait partie du nord de la ferme Saint-Gabriel appartenant aux Messieurs de Saint-Sulpice, seigneurs de l'île de Montréal à partir de 1663.

Le fief quant à lui est autonome et échappe à leur juridiction, les Sœurs étant maîtresses des lieux.

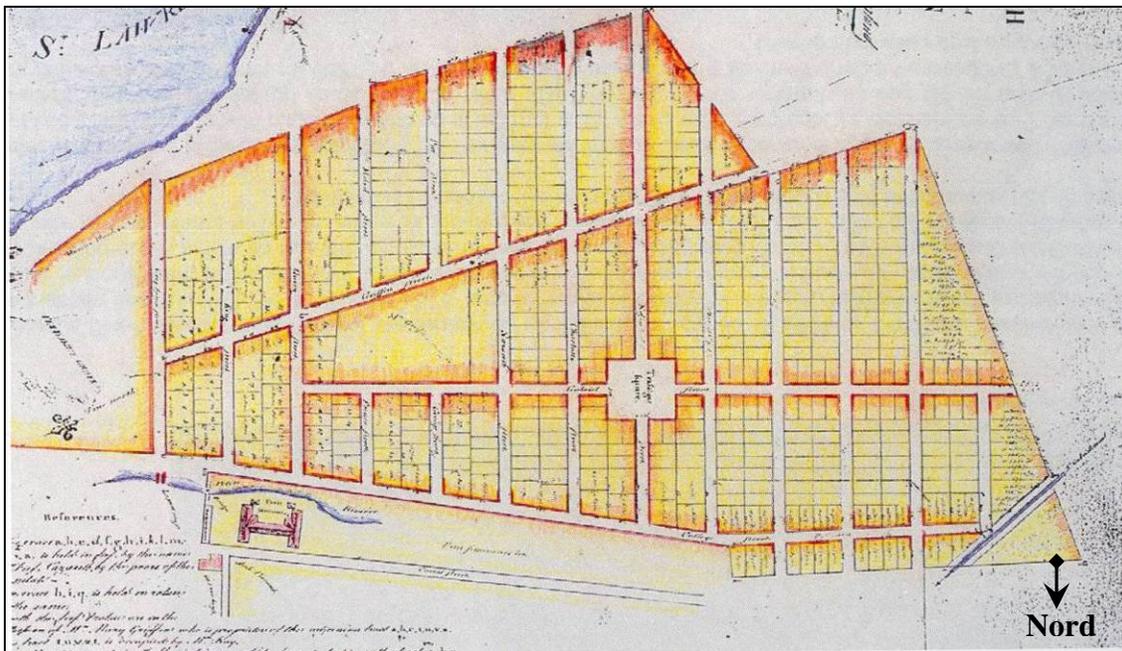
La rivière Saint-Pierre traverse la ferme Saint-Gabriel et le fief Nazareth d'ouest en est. Le ruisseau Prud'homme arrive de l'ouest à l'actuel Square Chaboillez où la rivière Saint-Martin, qui arrive de l'est, le rejoint. La confluence des trois petites rivières se fait sur la limite nord du fief près de l'axe de la future rue Peel. La seule route à traverser ce paysage agricole est le chemin de la rivière Saint-Pierre, rebaptisé plus tard le chemin de Lachine en bas, correspondant plus ou moins à l'alignement de l'actuelle rue Wellington.

Malgré la conquête britannique, rien ne change jusqu'en 1791 lorsqu'un Irlandais protestant du nom de Thomas McCord conclut un bail de 99 ans sur le fief. Négociant et juge, McCord n'aura pas le temps de s'en occuper avant son départ pour la Grande Bretagne en 1796 et il laisse son associée, Patrick Langan, le soin de gérer ses affaires à Montréal. Cet événement marque le début d'une autre étape de l'histoire de Griffintown.

1.2 De 1800 à 1845 : un plan urbain moderne, un canal, la haute technologie et un faubourg ouvrier.

L'histoire urbaine de Griffintown commence vers 1800. Thomas McCord n'a pas développé son territoire acquis par bail emphytéotique des Sœurs hospitalières de l'Hôtel Dieu, mais d'autres y réussirent. Alors que McCord était absent pendant plusieurs années en Grande Bretagne, son associé Patrick Langan aurait frauduleusement vendu le bail sur le fief à Mary Griffin, épouse de Robert Griffin, un manufacturier de savon. Mary et les Sœurs, toutes de bonne foi, signent une nouvelle entente permettant le partage des revenus de ventes de lots.

Parallèlement, le gouvernement décide, en 1801, de procéder à la démolition des fortifications de la Cité. Ce travail s'effectue entre 1804 et 1810 avec le résultat que dorénavant tout développement urbain de Griffintown peut être directement raccordé à la trame urbaine de la Cité. Avec le chemin de Lachine (rue Wellington) déjà en place, l'occasion est trop belle pour ne pas démarrer le développement urbain du secteur.



Plan de Griffintown par Louis Charland 1805-6
 Source : *Plan Charland, Bibliothèque nationale du Québec*

Vers 1805, Louis Charland, arpenteur, est mandaté par Mary Griffin afin de concevoir un plan de lotissement du fief. Ce plan, datant de 1806, établit deux précédents importants. Le premier est la nouvelle appellation du fief sous le nom de Griffintown, en l'honneur de cette femme d'affaires remarquable. Le deuxième est l'adoption d'une trame de rues orthogonale, orientée sur la nouvelle rue Gabriel (future Ottawa), comportant des lots rectangulaires très réguliers disposés dos-à-dos sans ruelles. Ce plan propose le premier pas vers la métropole moderne que nous connaissons avec sa trame plus régulière que celle de la Cité. Les rues auront donc des largeurs plus généreuses et systématiques, et les lots auront des dimensions égales là où c'est possible. Soulignons que le patron régulier et formel des lots et rues sur ce plan facilitera l'intégration de Griffintown à la nouvelle ère industrielle qui est sur le point de démarrer. Rappelons aussi que ce plan devance de quelques années le fameux plan de lotissement orthogonal des Commissaires de New York sur Manhattan de 1811.

Thomas McCord reviendra en 1805 à Montréal et intente un procès juridique afin de rétablir ses droits de propriété. Il devra porter la cause en 1813 jusqu'à l'ultime recours, le Privy Council à Londres, avant de reprendre possession enfin de son fief en 1814. Il

effacera le nom de la rue Griffin donné à l'actuelle Wellington et laissera son nom sur la dernière rue du fief (devenue rue de la Montagne depuis) mais Mary Griffin triomphera dans la mémoire collective en laissant son nom au quartier.

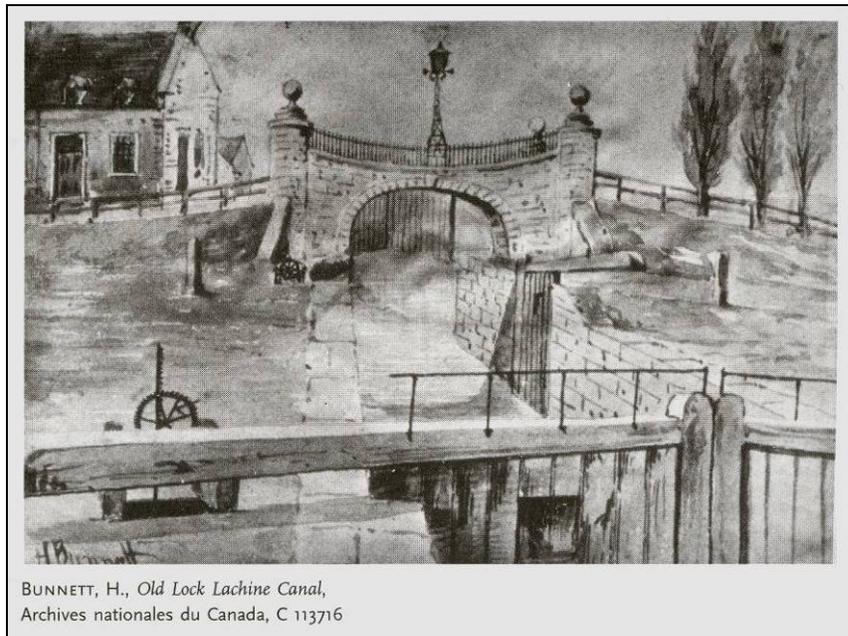
Le peuplement de Griffintown est graduel à partir de 1806. En 1819, nous y retrouvons des résidants anglais, écossais et irlandais dont Robert et Mary Griffin avec leur usine de savon. Mais l'arrivée la plus significative dans ce secteur est la Eagle Foundry entre les rues King et Queen, fondé par John Ward en 1819. Elle introduit à Griffintown la nouvelle technologie machiniste basée sur le fer et la vapeur. Un journal de 1831 note d'ailleurs que Griffintown a plus de machines en opération à l'intérieur de ses limites que toute autre partie de Montréal. Griffintown est le berceau de la révolution industrielle de Montréal.



Plan de Montréal par John Adams 1825 (notez «Brickfields» à l'ouest)

Dès 1816, William Smith fonde une briqueterie à l'extrême ouest de Griffintown, aux environs des futures rues Ottawa, Murray et McCord. Cette fabrique est l'une des premières briqueteries à Montréal et explique pourquoi, dans le recensement de 1825 de Jacques

Viger, que Griffintown ait la plus grande proportion d'édifices en brique à Montréal. En 1825, Griffintown compte une population de 1 192 habitants (dans le Griffintown traditionnel, excluant la partie du faubourg des Récollets entre les rues William et Notre-Dame), treize usines et entrepôts et 137 maisons, la plupart construites en bois.



Le canal de Lachine de 1825 par H. Bunnett probablement à la rue Mill
Source : Archives nationales du Canada, C113716

L'événement le plus significatif de cette période est le creusement du canal de Lachine entre 1821 et 1824. Au lieu d'être une simple banlieue en marge de la Cité, grâce au passage du canal sur sa frontière sud, Griffintown se situe stratégiquement sur la rive nord de la plus importante route vers l'intérieur du pays. Ce fait garantit l'arrivée éventuelle d'autres usines et entrepôts à l'avenir. Stanley Bagg, l'un des contracteurs qui a construit le canal, érige sa demeure en pierre de taille à Griffintown au coin des rues King et William en 1819. Cette maison existe encore aujourd'hui.

La construction du canal favorise aussi l'établissement dans ce quartier de la population irlandaise immigrante, tant protestante que catholique. Les ouvriers affectés au creusement du canal s'y établiront et chercheront ensuite à travailler dans les entreprises locales et dans le port. Les immigrants récents d'origine anglaise et écossaise s'établiront

aussi en grand nombre à Griffintown. La cohabitation difficile se cristallisera avec l'élection provinciale de 1832 dans laquelle Stanley Bagg, un Anglais du groupe modéré, appuyé généralement par les Anglais, Écossais et Irlandais protestants, se fait opposer par le docteur Daniel Tracey, un Irlandais catholique et publieur d'un journal anti-britannique, qui pouvait compter sur l'appui ferme des Irlandais catholiques. Tracey gagnera l'élection mais il fallut faire appel au régiment britannique et tirer une salve pour convaincre les Irlandais de rentrer chez eux après une émeute.

La vocation industrielle de Griffintown se confirme durant les années 1840 lorsque le gouvernement entreprend l'élargissement du canal. De 1843 à 1848, le canal de Lachine est doublé en profondeur et en largeur. On crée des bassins pour le débarquement de marchandises et on creuse plus profondément les écluses d'entrée avec un tirant d'eau de 16 pieds jusqu'au pied des écluses Saint-Gabriel afin de permettre aux océaniques de pénétrer la voie d'eau, au seul profit de Griffintown et Pointe-Saint-Charles, le restant du canal ayant un tirant d'eau de 9 pieds. En 1844, on crée des lots hydrauliques sur la rue Mill, en face de Griffintown, puis aux écluses Saint-Gabriel en 1850, afin d'encourager l'industrialisation. Chacun des lots est fourni en énergie hydraulique grâce à un système de biefs d'alimentation. On peut considérer ces deux sites comme les premiers parcs industriels formellement organisés au Canada.

En effet, le recensement de 1842 relève seize établissements manufacturiers à Griffintown, soit le tiers des manufactures dans toute la ville, et en 1848 on y retrouve 29 manufactures, ce qui démontre une croissance très rapide. En 1843, les travailleurs Irlandais du projet d'agrandissement du canal déclarent la première grève au Canada pour l'amélioration de leurs conditions de travail. Les principales assises de Griffintown pour la prochaine centaine d'années sont donc clairement établies : ce sera un quartier résolument industriel et irlandais.

1.3 De 1845 à 1880 : un important moteur industriel du Canada

Le développement industriel important que nous avons observé dans Griffintown depuis ses débuts va prendre un virage à partir de 1845 grâce à l'agrandissement du canal de Lachine d'une part et le lotissement du secteur entre les rues McCord (de la Montagne) et Canning par les Sulpiciens d'autre part. Ce nouveau territoire à l'ouest de la rue McCord, l'ancienne ferme Saint-Gabriel, que l'on pourrait qualifier d'annexe à Griffintown, ajoute environ 50% au territoire déjà existant. Son développement dépendra presque exclusivement du canal excepté la partie au nord de la rue William qui suivra un développement urbain plutôt orienté vers l'arrivée du chemin de fer en 1847, la Montréal & Lachine avec son terminus Bonaventure, sur le flanc nord de Griffintown.

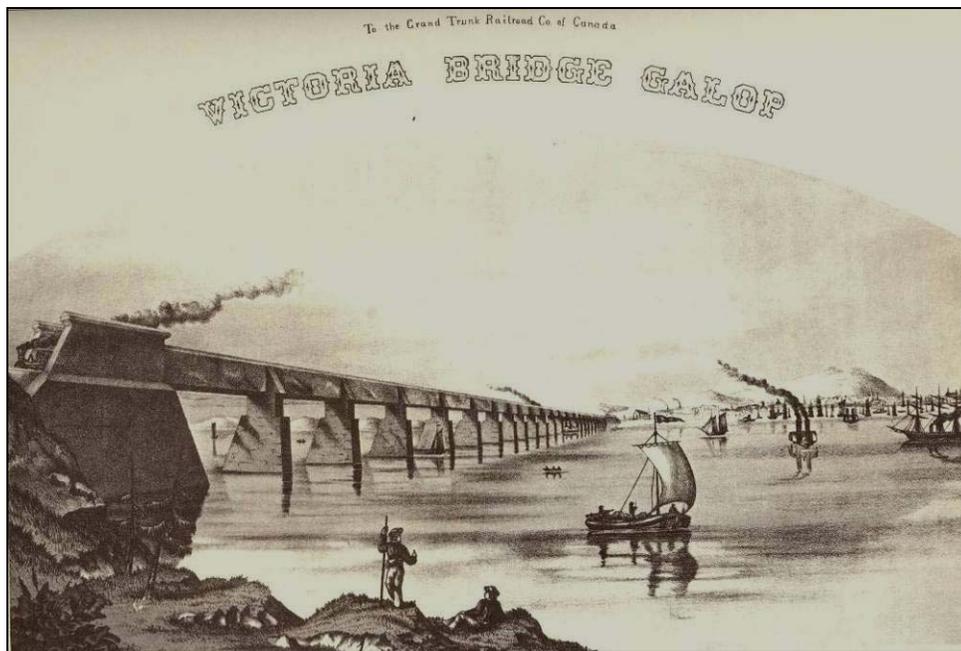


Départ du premier train Montréal & Lachine de la gare Bonaventure au Square Chaboillez en 1847

Source : Tableau par Jeffreys, Musée Château Ramezay

De nouveaux axes de transport se succèdent alors à une vitesse fulgurante. En 1849, le réseau des canaux du Saint-Laurent accompagné du nouveau canal Welland permet à Montréal de rejoindre les Grands Lacs. La création de la Commission du Havre par John Young et le dragage du fleuve en 1851 permet l'arrivée directe des vapeurs et voiliers océaniques internationaux à Montréal.

En 1851, le chemin de fer Montréal & Lachine est inclus dans le nouveau réseau du chemin de fer Montréal & New York via Khanawaké et Plattsburg avec une liaison à Boston. Puis en 1853, un nouveau chemin de fer piloté par John Young, la St. Lawrence & Atlantic assure la liaison entre Longueuil et le nouveau port d'hiver de Montréal à Portland au Maine. Finalement, le géant de l'époque, le chemin de fer Grand Tronc acquiert cette ligne, construit le pont Victoria et crée une liaison ferroviaire de première classe jusqu'à Toronto et Sarnia près de Détroit en 1859, s'annexant la ligne de la gare Bonaventure en 1864. Toutes ces merveilles de transport opèrent autour de Griffintown puis, en 1871, la bretelle Brennan du Grand Tronc est créée, liant enfin les deux univers, le port et le réseau du Grand Tronc en traversant Griffintown. L'industrialisation intense ne peut qu'en découler.

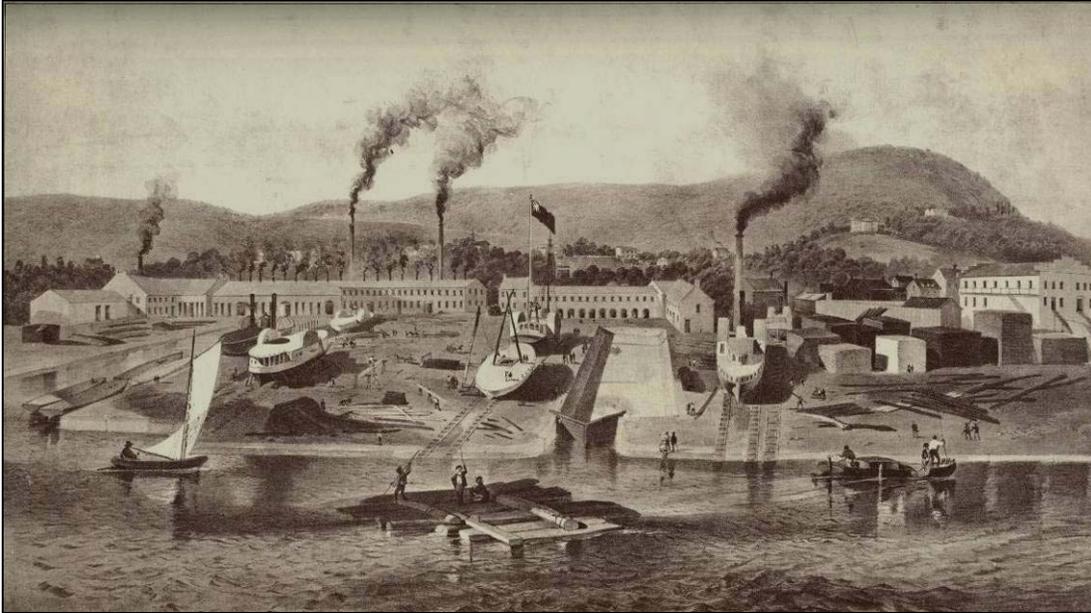


Le pont Victoria du Grand Tronc en 1860

Source : De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 1

Les écluses Saint-Gabriel sont le premier endroit à en bénéficier. La chute d'eau est de 2,6 mètres, soit l'équivalent de 1 714 chevaux-vapeur d'énergie hydraulique. Ogilvie, rappelons-le, s'y était déjà installé en 1836 après le premier canal. Mais la construction d'une série de lots hydrauliques avec des biefs d'alimentation mis à la disposition des promoteurs en 1851, amène John Young, accompagné de Ira Gould, à louer les sept lots, à

les subdiviser en 17 lots, puis à les sous-louer entre 1851 et 1856 à des industriels. Il en résulte une explosion de développement industriel très intensive à cet endroit à côté duquel un petit village multi-ethnique se développe.

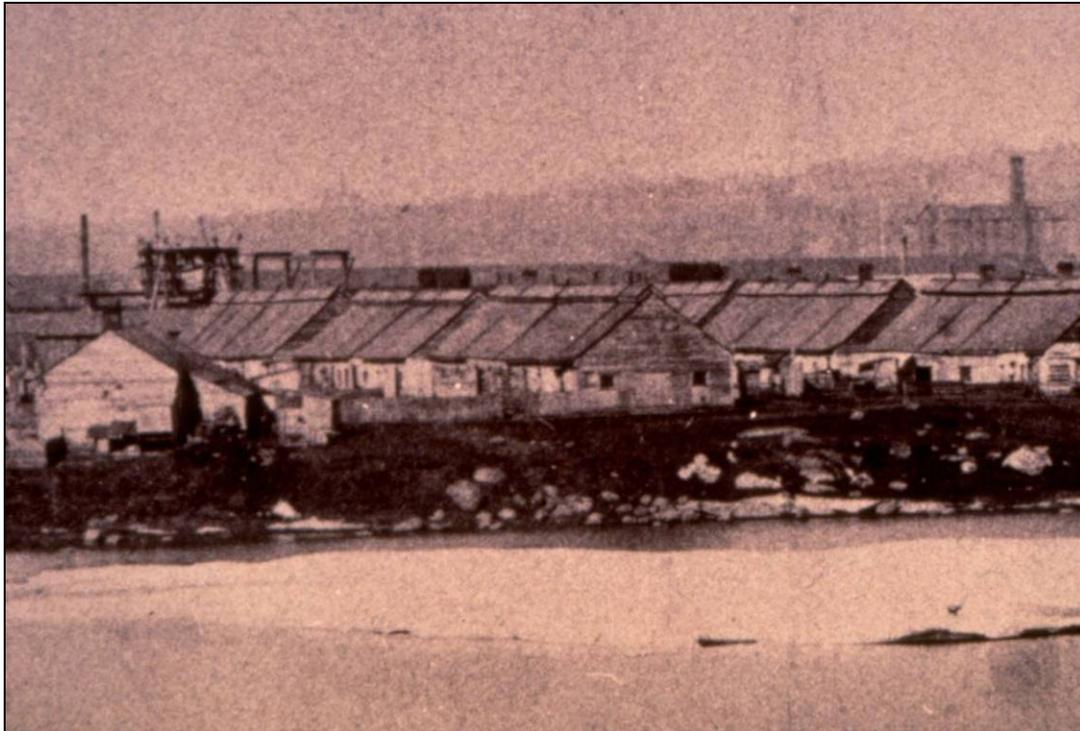


Atelier de marine du Canada d'Augustin Cantin aux écluses St-Gabriel en 1857
 Source : De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 1

Autre avènement significatif tout proche des écluses Saint-Gabriel, c'est la fondation de l'immense chantier naval d'Augustin Cantin en 1846 à l'ouest de la rue Canning. Cette société avec ses deux cales sèches et sa fabrique d'énormes machines à vapeur produit une part très importante des luxueux bateaux à vapeur voyageurs avec leurs énormes roues à aubes sur les côtés qui assurent les liaisons entre Québec, Montréal, Ottawa, Kingston et Toronto, sans parler de la production de multiples lacquiers à marchandises.

Pour ce qui est du Griffintown traditionnel à l'est de la rue McCord, nous avons vu le passage de 16 usines en 1842 à 31 usines en 1848. Ceci s'intensifie durant les années 1850 pour atteindre 53 usines en 1861. Puis après, c'est surtout la taille de chaque usine qui ne cesse de s'accroître. C'est aussi la variété surprenante des usines qui caractérise Griffintown. Onze compagnies travaillent le métal en 1861 alors que onze autres travaillent le bois. Puis le cuir, la nourriture, les produits chimiques et l'équipement ferroviaire se

partagent le reste avec quatre à cinq usines chacun. Le dynamisme de Griffintown est évident.



Le village de quarantaine des Irlandais de 1847 à Pointe-Saint-Charles avec la Glenora Mills de Ogilvie à l'arrière plan vers 1857.

Source : Photo Notman, Musée McCord

Mais tout n'est pas rose. D'autres événements permettent de nuancer cette apparente vigueur économique. Tout d'abord, il y a la terrible crise de l'épidémie de typhus de 1847. Les Irlandais catholiques, fuyant les ravages de la crise de la pomme de terre en Irlande, arrivent en grand nombre vers la fin des années 1840, gravement malades. Quand l'épidémie éclate en Irlande, elle est évidemment transmise par les immigrants à Montréal. Environ 6 000 Irlandais sont enterrés à Pointe-Saint-Charles, sous la grosse Roche Noire (à la rue Bridge aujourd'hui, près du pont Victoria) cette année-là. Pour une ville d'environ 45 000 habitants, c'est un taux terrible. Ceux qui survivent n'ont rien et le plus souvent sont orphelins. Cette population immigrante part de loin avec une telle tragédie.

Puis la partie centrale de Griffintown passe au feu en 1845, éliminant tout entre les rues Queen et Nazareth au nord de Wellington. À peine a-t-on reconstruit que le secteur passe une deuxième fois au feu en 1850, cette fois-ci dévastant tout sur son chemin entre les rues Queen et Catherine (Shannon), au nord et au sud de Wellington. Ces deux fléaux frapperont durement la zone plus protestante de Griffintown amenant une paupérisation des Anglais, Écossais et Irlandais protestants. À peu près 500 familles sont dans la rue à une époque où il n'y a aucun recours à l'aide sociale ou financière.

Il faut aussi se rappeler que l'industrialisation sans contraintes amène des conditions de vie très néfastes pour les travailleurs. En 1871, le recensement relève le fait que déjà un tiers des enfants montréalais de onze à quatorze ans travaille dans des usines. Les salaires sont très bas et les familles ouvrières n'ont pas le choix. Les heures sont interminables, la sécurité au travail est nulle et seul le dimanche est libre. L'offre d'emplois a beau être généreuse, les conditions de travail sont misérables. Les multiples tavernes du quartier semblent être le seul palliatif.

La longue période de prospérité se termine abruptement en 1873 avec l'éclatement dans le monde occidental de la Grande Crise. Les mises à pieds dans les usines de Griffintown sont nombreuses et seul le démarrage de nouveaux travaux publics en 1873 sur le canal offre une soupape à la population de journaliers irlandais surtout. Ceux-ci sont fatigués des mauvaises conditions de travail et, comme en 1843, une grève des creuseurs du canal éclate à nouveau en 1875. Mais cette fois-ci ce sont les contracteurs qui ont le gros bout du bâton, grâce à la crise.

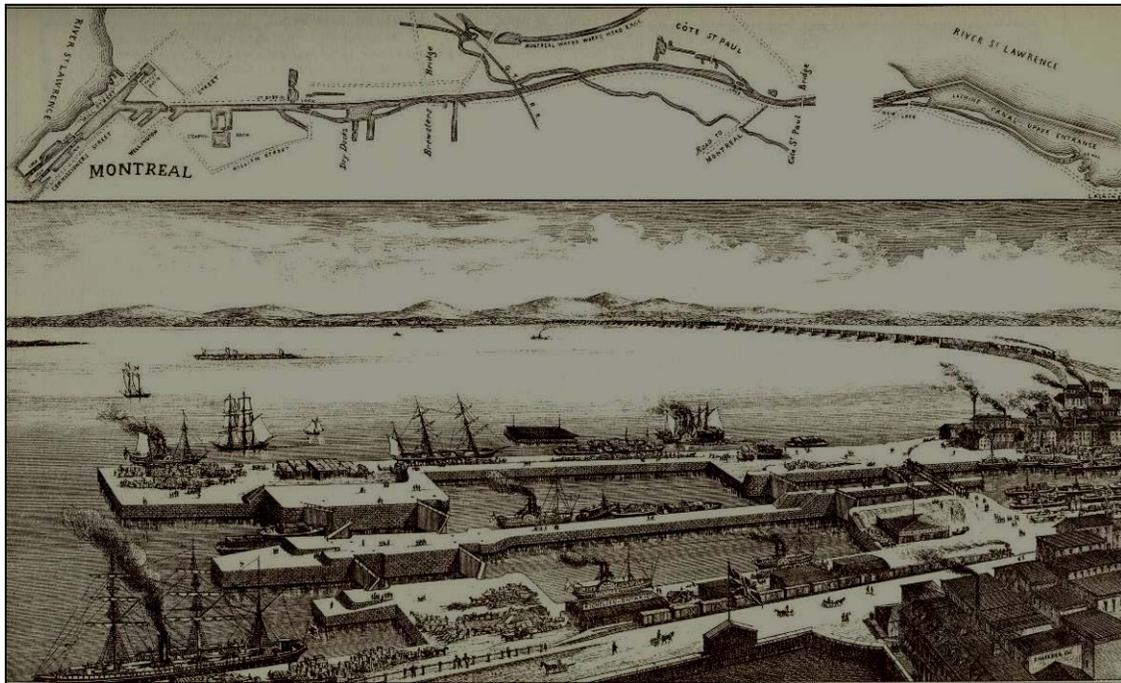
En 1876, la crise mondiale s'approfondit et on passe à la pauvreté extrême. Cette année-là, 12 894 montréalais chercheront refuge dans les cellules des postes de police à Montréal, tellement ils sont affamés. Les prisons débordent. En 1875, le taux moyen de mortalité à Montréal est à 34 personnes sur mille. C'est le plus haut taux d'Amérique du Nord, et même la ville de New York avec ses vils «tenements» de cinq à sept étages de logements sans fenêtres n'en affiche que 27 pour 1 000.

C'est dans ces conditions de pauvreté extrême que l'on doit situer le terrible crime commis à Griffintown en 1879 au terme de la crise. Deux Irlandaises, Mary Gallagher et Susan Kennedy, réduites à la prostitution pour gagner leur pain, étaient en compétition pour

les faveurs d'un certain Michael Flanagan. Hors d'elle-même, Susan prit une hache lors d'une confrontation et décapita sa rivale.

La crise disparaît enfin en 1880 et la prospérité revient. Le recensement de 1881 nous offre un aperçu de cette société ouvrière. Pour le quartier Sainte-Anne (qui comprend tout le territoire de notre secteur de planification détaillé, plus une partie de Pointe-Saint-Charles), les quatre groupes fondateurs sont très présents. Les Irlandais forment de loin le groupe ethnique le plus important, 9 331 habitants sur 19 406, soit environ la moitié. Depuis 1861, les effectifs catholiques chez les Irlandais grimpent toujours (8 045) alors que ceux des protestants déclinent (1 286). Ces derniers sont arrivés avant leurs confrères catholiques, et comme ils ont plus de chance de côtoyer l'élite anglo-protestante, ils font une ascension sociale plus rapide et quittent le quartier plus rapidement

Les Écossais quant à eux, remontent aussi jusqu'aux origines de Griffintown et grâce surtout à leur éducation systématique, due aux préceptes du presbytérianisme, grimpent plus facilement l'échelle sociale et quittent eux aussi le quartier. Ils ne sont plus que 1 640 en nombre en 1881. Les Anglais, bénéficiant de nouveaux effectifs, surtout du côté de Pointe-Saint-Charles, sont stables et maintiennent 2 271 habitants comme en 1861. Les Français quant à eux, originellement concentrés uniquement dans la frange nord du quartier, près de la rue Saint-Joseph (Notre-Dame), ont commencé à pénétrer tranquillement le reste de Griffintown et Pointe-Saint-Charles. Leurs effectifs ont donc grimpé à 5 876 individus.



Le canal de Lachine agrandi en 1873-85.

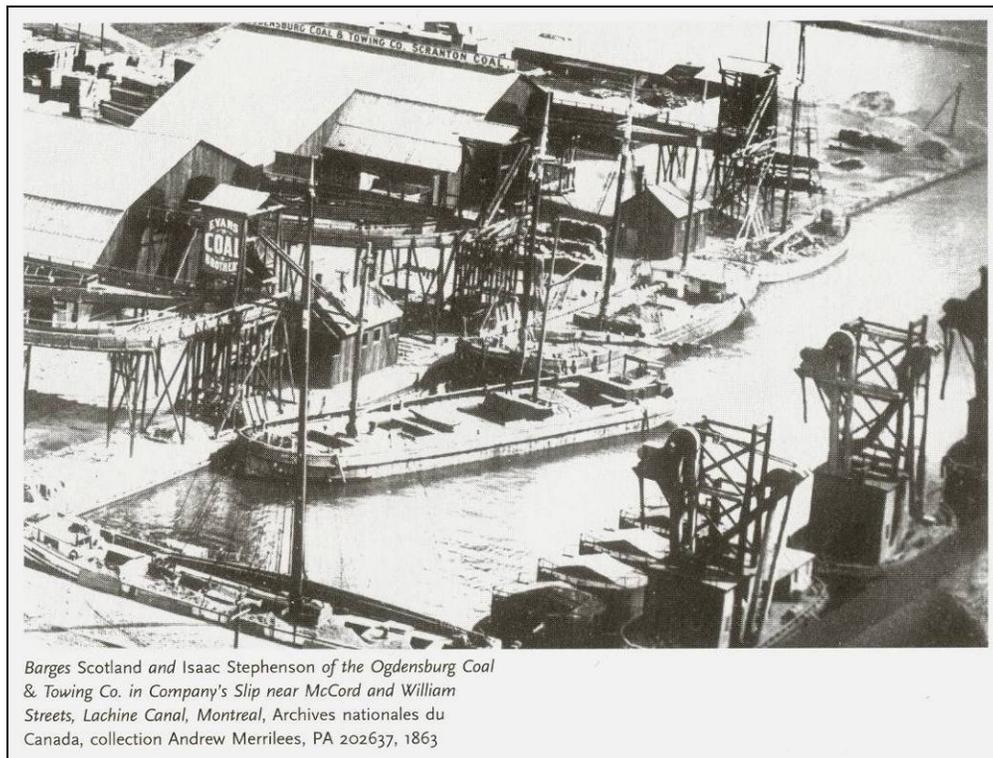
Source : De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 2

Du côté du canal, les travaux d'agrandissement qui s'échelonnent de 1873 à 1885 sont presque terminés, portant la profondeur de 9 pieds à 14 pieds et rallongeant les écluses. Comme avant, les écluses d'entrée au port seront approfondies encore plus, à 18 pieds, afin de permettre aux océaniques d'accéder aux quais et aux usines de Griffintown et Pointe-Saint-Charles jusqu'au pied des écluses Saint-Gabriel. C'est aussi à cette époque que les bassins 1 et 2 d'abord, puis 3 et 4, sont creusés. Avec l'ouverture, en 1880, du chemin de fer Grand Tronc jusqu'à Chicago, les usines de Griffintown ont deux accès directs aux marchés du Mid-West états-unien, par eau et par rail. C'est une nouvelle ère qui commence.

1.4 De 1880 à 1915 : une deuxième phase industrielle et le cœur irlandais de Montréal

Le canal de Lachine, ayant été complètement reconfiguré en 1885 pour le restant de sa vie économique, et le chemin de fer Grand Tronc, ayant atteint Chicago en 1880, les infrastructures de transport entourant Griffintown passent par une longue période

performante et stable. Seul le terminus Bonaventure du Grand Tronc restait à être reconstruit, ce qui est fait en 1889. Quant au port de Montréal, la situation est différente. À partir de 1896 et ce jusqu'en 1914, les installations portuaires de Montréal sont complètement refaçonnées en une énorme machine de transbordement, la plus moderne et efficace de l'Amérique. Tout ceci ne pouvait que provoquer une vague d'intensification industrielle importante à Griffintown.

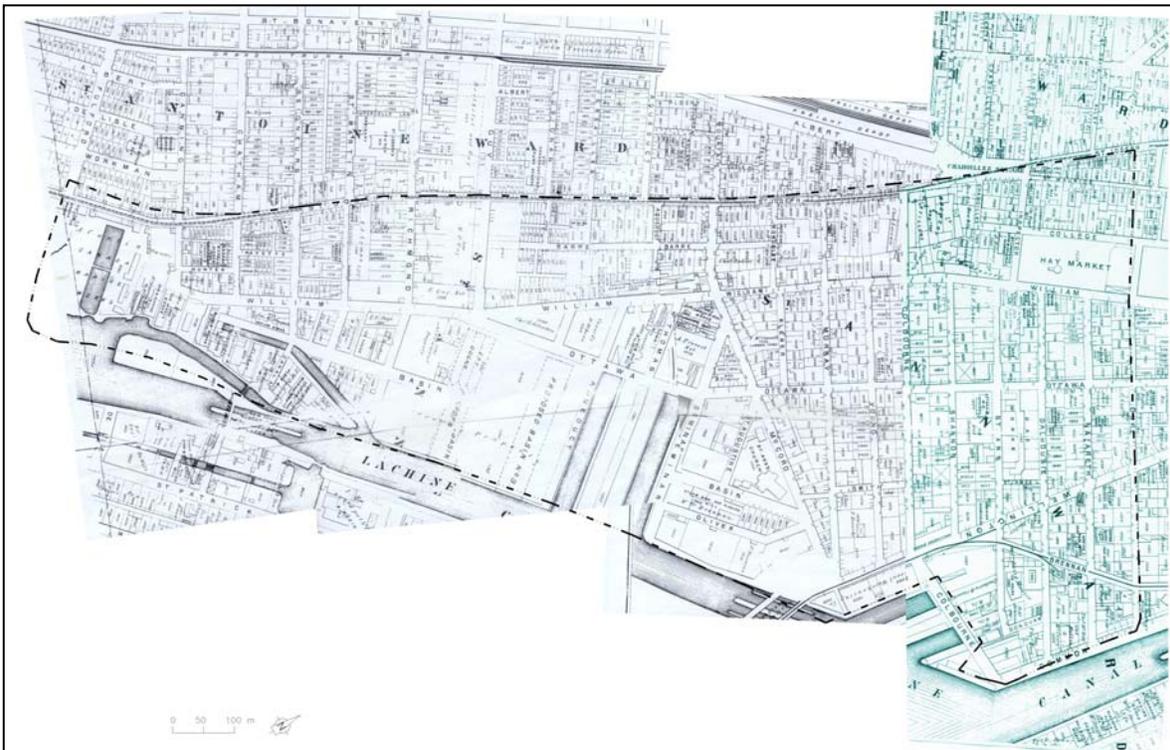


Les sociétés de charbon au bassin #1 durant les années 1890 (et non 1863) au coin des rues Ottawa et Seminary

Source : Collection Merrilees, Archives nationales du Canada, PA-202637

D'abord, en termes de matières premières, soulignons que la zone des bassins devient, durant cette période, le port d'entrée du charbon pour tout Montréal sauf l'est. Arrivant de la Pennsylvanie par train et par lacquier, du cap Breton par vaisseau côtier, et de la Grande Bretagne par océanique, les différents types de charbon sont déposés à Griffintown pour servir de combustible pour le chauffage des maisons, bureaux et commerces, de matière première pour la fabrication du gaz pour l'éclairage des bureaux, commerces, maisons bourgeoises et lampadaires de rues, et aussi pour le chauffage. Il servira de combustible

pour la production d'électricité, notamment pour le transport en commun à partir de 1892. Finalement, il sert de combustible dans les machines à vapeur des industries pour faire fonctionner la machinerie. C'était un produit sale et poussiéreux, et la fumée toxique qui en résulte remplit les poumons des résidents.



Plan de Griffintown : par Henry Hopkins en 1879 (plan J)

Le nombre d'industries ne cesse de s'accroître. Dans la zone traditionnelle de Griffintown (donc sans l'annexe à l'ouest de la rue de la Montagne), nous passons de 53 industries en 1861, à 67 en 1890 puis à 73 en 1929. Les mêmes tendances se manifestent dans la zone des bassins et des écluses.

Il y a toutefois des gagnants et des perdants durant cette période de restructuration et d'expansion. L'industrie de la bière favorise beaucoup Griffintown, par exemple. Les deux brasseries, la Dow et la Williams, devenue l'Imperial vers 1850, ne cessent de grandir. La fusion de 1909 créant la National Breweries consolide sa production dans les deux usines de Griffintown. Par contre, l'industrie de la farine est perdante dans notre secteur. Des

quatre minoteries du canal (dont notre Glenora Mills aux écluses), qui, ensemble, représentent plus de la moitié des exportations canadiennes en 1860, la capacité industrielle globale déménage vers l'Ontario et le Manitoba dès les années 1880 et celle de Montréal décline.

L'industrie métallurgique continue de prendre de l'expansion durant cette période, nonobstant la perte de la grosse fonderie Clendinning sur la rue William. L'arrivée de la Phoenix Bridge compense largement cette perte sans parler de l'expansion rapide d'autres compagnies comme la James Robertson Co., ou l'arrivée de nouvelles compagnies comme la J. Waterson & Co. sur la rue Murray. Le nombre d'industries métallurgiques passe de 11 en 1861 à 20 en 1890, puis à 28 en 1929. Mais à l'inverse, l'industrie du bois et des meubles est en déclin à Griffintown passant de 14 en 1890 à 4 en 1929.

L'industrie chimique (surtout les acides, engrais, huiles et peinture) se porte très bien quant à elle. Le quartier verra aussi l'émergence de nouveaux secteurs industriels, particulièrement le textile, avec la Gault et d'autres, et les télécommunications avec la grande usine Northern Electric de 1906. Le portrait industriel est donc très rose.



Logements typiques de Griffintown des années 1850 (photo 1903)
 Sources : Photo Notman, Musée McCord, II-146724

Au niveau communautaire, le portrait est aussi rose. C'est durant cette période que les équipements collectifs vont finalement émerger dans leur forme finale. Si les églises et écoles sont pour la plupart déjà construites à l'époque précédente, notons cependant que la communauté francophone émergente se dote enfin d'une nouvelle structure avec la paroisse Sainte-Hélène, qui comprend aussi deux écoles. Les écoles anglo-protestante et anglo-catholique sont agrandies et l'arrivée du Young Men's Club en 1888, connue pour la formation de ses boxeurs, puis d'une garderie et d'une pouponnière en 1914, marquent des acquis importants et innovateurs.

Au niveau résidentiel, par contre, le portrait est moins rose. Les maisons, sauf rares exceptions, datent toutes des années 1820 aux années 1870. Elles vieillissent mal. De plus, des usines de plus en plus toxiques entourent et pénètrent les zones résidentielles. Herbert Ames, un gros fabricant de chaussures ailleurs dans la ville, était un des rares philanthropes de son époque. Il finance, en 1896, une étude formelle sur les conditions de

vie à Griffintown et les quartiers avoisinants. Il découvre que la moitié des logements fonctionne encore avec des bécosses externes, malgré l'accès à l'eau municipal. Il découvre aussi qu'il y avait en moyenne une taverne ou épicerie vendant de l'alcool pour 45 familles. Ames note que les salaires familiaux (homme, femme et un ou deux enfants au travail dans les usines du secteur) s'échelonnent entre 5 et 20 dollars par semaine, la moyenne étant onze, alors que les loyers sont en moyenne de l'ordre de 8,75\$ le mois, donc abordable. Il remarque toutefois que même si les temps sont prospères, les usines ont tendance à fermer pendant au moins quelques semaines durant l'hiver. Par conséquent, à moins d'avoir fait des économies, un hiver sans salaire est dur à passer, surtout lorsque les coûts de chauffage sont à leur plus haut niveau de l'année. Généralement, l'homme, la femme et les garçons travaillent et les filles restent à la maison à garder les enfants.

Il y a eu des améliorations dans le désastreux taux de mortalité des montréalais depuis l'époque précédente, mais Montréal est toujours parmi les pires villes en Amérique du Nord en 1895. Pour 24,8 décès par 1 000 ici, on retrouve des taux de 24 à Boston, 23,5 à New York et 20 à Londres et à Paris. La tendance heureusement va toujours en s'améliorant.

Mais le plus gros problème de l'époque, ce sont les inondations successives. Grâce à la coupe de bois abusive dans la vallée de l'Outaouais depuis les années 1860, la fonte printanière de la neige se fait trop rapidement. L'eau monte rapidement et pousse les gros pans de glace vers le goulot d'étranglement en face du port. En plus d'arracher les quais, une barrière de glace fait reculer l'eau dans Griffintown. En 1880, tout est submergé, y compris le terminus ferroviaire du Grand Tronc. Ce scénario se répète presque chaque printemps, puis en 1885 une épidémie de la petite vérole frappe durement la ville en plus.



*Inondation de 1887 au Square Chaboillez.
Source : Photo, Archives nationales du Canada, C-020777*

En 1886, durant la pire des crues, toutes les maisons verront le rez-de-chaussée submergé sous presque deux mètres d'eau. Tout le trafic ferroviaire arrête et les usines ferment. Des blocs de glace flottent partout ainsi que les trottoirs en bois. Les conditions sanitaires sont atroces et la paupérisation des familles devient un phénomène sérieux encore une fois. Mais tout ceci échappe complètement aux résidents du riche secteur sur le flanc du Mont-Royal où on estime que vers 1915, seulement 50 familles contrôlaient le tiers de tous les capitaux investis au Canada entier.

Le recensement de 1911 permet de constater que Griffintown a perdu le plus gros des effectifs de sa population anglo-protestante. Sauf quelques poches significatives, elle a migré vers des quartiers nouveaux. Ce sont les Irlandais catholiques qui forment de loin le groupe dominant du secteur. Les Français sont maintenant éparpillés à travers le secteur, jamais en grand nombre, excepté pour la frange nord du secteur, et les premières familles juives et italiennes viennent temporairement s'installer à Griffintown depuis le début du

siècle. Le nouvel aménagement du port pousse les blocs de glace au-delà de l'île Sainte-Hélène et la question des crues disparaît. Les emplois sont généreux mais le milieu résidentiel est toujours en crise. Le quartier est toujours en mutation.

1.5 De 1915 à 1960 : une dernière phase industrielle et un quartier irlandais tenace

La première Guerre mondiale amène une meilleure offre d'emplois mais pas forcément une amélioration des conditions de vie. Dans les faits, une étude du gouvernement fédéral révèle que c'est plutôt la croissance des emplois destinés aux enfants de 10 à 15 ans d'âge dans les usines qui est le résultat le plus frappant de cette expansion industrielle. Pour les familles de Griffintown les temps difficiles persistent.

À partir des années 1920, c'est le déclin industriel qui caractérise Griffintown. En 1861, ce secteur renfermait plus du tiers des industries montréalaises en termes de valeur, mais en 1929, Griffintown et les industries du canal n'en renferment que moins du dixième, et la plupart d'entre elles sont du côté sud du canal ou à l'ouest de notre secteur.

Nonobstant cette tendance inéluctable, certaines industries prennent quand même de l'expansion. La plus notable est la National Breweries qui reconstruit la Brasserie Imperial en 1909 (elle devient la Dawes en 1916) et la Brasserie Dow en 1924. Ces deux géants voisins dominant le quartier. Sinon, c'est la Canada Paint à l'extérieur ouest du secteur et la Canada Paper Board, toutes deux aux écluses Saint-Gabriel, qui accroissent leur superficie manufacturière durant les années 1920.

À part quelques nouvelles arrivées de taille plus modeste comme la Drummond McCall, l'importateur d'acier britannique sur la rue Wellington (l'actuelle rue Smith), c'est la conversion d'usines en entrepôts qui marque surtout le secteur. Plusieurs anciens géants du secteur sont démolis, comme l'énorme minoterie Glenora Mills de la A. W. Ogilvie, ou le chantier naval d'Augustin Cantin, la Canada Marine Works, alors que d'autres déménagent en laissant leurs bâtiments à d'autres, comme la Northern Electric qui passe de l'autre côté du canal. Sur le site de Cantin, une nouvelle minoterie, la Robin Hood Mills, s'installe avec des silos, créant ainsi un nouveau géant à l'extrémité ouest du secteur.



Les années 1930 sont dures à Griffintown

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

La tuberculose est un fléau qui guette les habitants de Griffintown, vivant constamment dans la fumée de charbon, tout au long des premières décennies du 20^e siècle. Le quartier Sainte-Anne, dont Griffintown fait partie, affiche le deuxième plus haut taux de mortalité par tuberculose à Montréal en 1921 (186 morts par 100 000 habitants). Son taux de mortalité infantile est le quatrième plus élevé de Montréal en 1922 (182 morts par 1 000 naissances). Vivre à Griffintown est clairement malsain, mais les Irlandais catholiques y persistent grâce à leurs institutions très développées. En 1916, s'y ajoute la Griffintown Boys & Girls Club, centre d'aide pour les enfants pauvres. C'est un peuple coriace et tenace. Les autres populations ont largement quitté le quartier.

Les années 1930 sont particulièrement difficiles pour les résidents de Griffintown et le quartier s'effrite visiblement. La paupérisation est systématique maintenant car les emplois qualifiés sont rares et les mises à pieds sont très nombreuses.

L'événement le plus marquant de l'époque, c'est la décision du nouveau chemin de fer Canadien National de construire une gare centrale et de relier les réseaux transcontinentaux du Canadien Nord et du Grand Tronc, deux de ses constituantes, par le biais d'un gigantesque viaduc transportant quatre voies ferrées sur une longue série d'entrepôts et de bureaux de deux étages localisés en dessous. La démolition de la zone entre les rues Dalhousie et Nazareth se fait en 1930 suivie de la construction du nouveau viaduc en 1931. Ce viaduc prend la forme d'un bâtiment long de presque un kilomètre, interrompu seulement par les passages des rues, dont la construction procède depuis la rue Saint-Antoine jusqu'à ce que le projet soit stoppé à la rue Wellington par le gouvernement fédéral pour cause de dettes accumulées durant la nouvelle crise économique. C'est une bonne partie du vieux secteur résidentiel anglo-protestant qui disparaît alors avec la disparition de plus d'une centaine de logements et de quelques usines et commerces. Le vieux Square Haymarket, entre les rues William et Saint-Paul, est coupé en deux par le viaduc.



Viaduc du Canadien National vers 1933

Source : Ville de Montréal, photo Canadian Airways Limited

La Ville de son côté, met de l'avant son gros projet de réaménagement de la rue Wellington en 1931, déviant cette rue sur l'alignement de l'ancienne rue Smith de façon à créer un recul suffisant pour faire passer ce grand axe dans un tunnel en dessous du canal de Lachine, éliminant l'irritant majeur de l'interruption de la circulation automobiliste et des tramways par le passage constant de bateaux. L'heure est aux grands projets d'aménagement des voies de transport, ce qui crée heureusement des emplois temporaires pour le secteur.

Les travaux du Canadien National reprennent en 1938. Le lien avec le pont Victoria et la grande ligne de l'ancien Grand Tronc est complété, puis la nouvelle Gare centrale est ouverte en 1943, reliant ainsi la ligne de l'ancien Canadien Nord via le tunnel Mont-Royal. Griffintown est dorénavant le théâtre d'un spectacle de grands trains modernes et prestigieux, mais le viaduc constitue une énorme barrière qui coupe le quartier en deux.

Enfin, après plus d'un siècle d'attitude laisser-faire face au capitalisme rapace, le gouvernement provincial passe, en 1937, la Loi sur les salaires raisonnables, et le gouvernement fédéral inaugure, en 1940, le Régime d'assurance chômage. L'arrivée de la seconde Guerre mondiale met fin à la pénurie d'emplois. La Wartime Board du gouvernement fédéral crée deux nouvelles usines de matériel de guerre entre les rues Saint-Martin et Richmond, au nord de la rue William, près des écluses. Il fallait une crise économique profonde et une guerre pour que les conditions de vie s'améliorent enfin à Griffintown.



*Bombardier "Liberator" s'écrase sur Griffintown en 1944
Source : Archives nationales du Québec, photo P278, S9, P34*

La guerre amène aussi une tragédie lorsque, en 1944, un gros bombardier «Liberator», piloté par les forces aériennes polonaises, connaît des problèmes mécaniques après le décollage de Dorval et s'écrase sur une rangée de maisons de la rue Shannon, coin d'Ottawa, tuant 15 personnes, la plupart des petits enfants et leurs grands-parents, puisque les autres membres des familles étaient au travail ou à l'école. Soixante mètres de plus et il s'écrasait contre le gros cylindre à gaz de la Montreal Light, Heat & Power.

Les années 1950 sont marquées par une certaine stagnation sauf pour la Brasserie Dow, dont une partie est reconstruite encore une fois, car l'industrie de la bière avance bon train. Deux églises seulement restent en place, la Sainte-Hélène, catholique française, et la Sainte-Anne, catholique anglaise. Toutes les églises protestantes sont démolies, faute de fidèles. La fonction résidentielle est réduite à quelques petites poches résiduelles. Même la fameuse New City Gas, complexe appartenant à la Montreal Light, Heat & Power, ferme ses portes. Griffintown s'éteint tranquillement. En 1959, la voie maritime du Saint-Laurent ouvre sa nouvelle voie navigable vers l'intérieur et, du coup, le canal de Lachine devient redondant. C'est la fin d'une longue époque.

1.6 De 1960 à 1990 : une dégradation rapide due à la restructuration urbaine générale

Le canal de Lachine ferme ses écluses du côté du port en 1964. En 1972 on ferme les écluses de l'autre bout à Lachine. Le fameux canal meurt et on se met à remblayer certaines parties, notamment entre le port et la rue Wellington. En 1965 on commence à construire l'autoroute Bonaventure à côté du viaduc du Canadien National, cette fois-ci vidant tous les îlots entre les rues Nazareth et Duke avec la perte de plus d'une centaine de logements et quelques usines. La barrière au milieu du quartier est maintenant doublée et le vieux Square Haymarket avec les bains O'Connell disparaissent complètement.



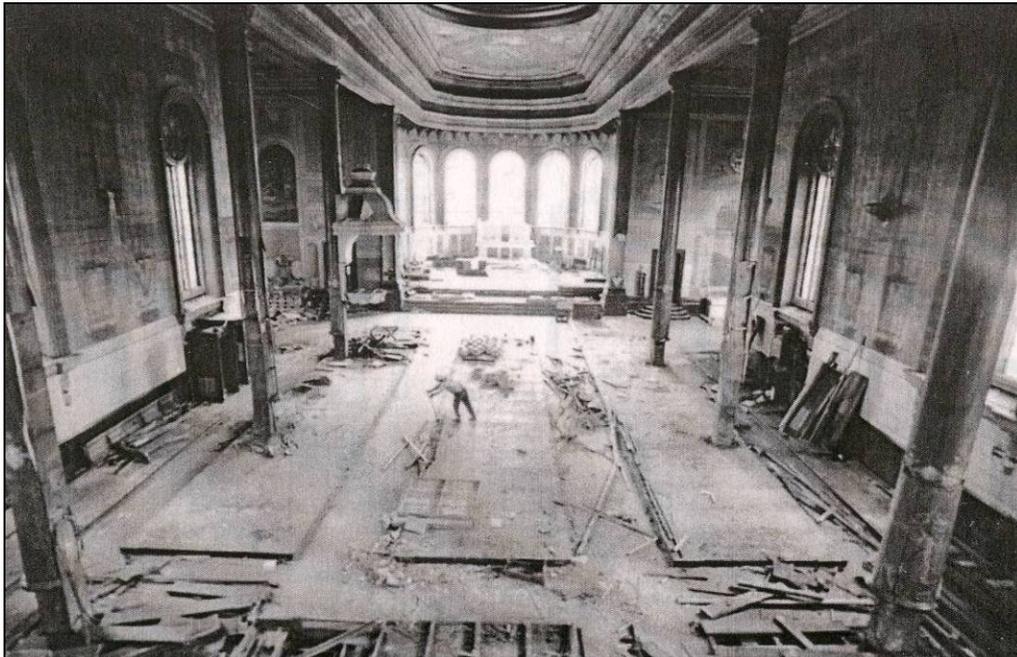
La nouvelle autoroute Bonaventure passe à côté du vénérable entrepôt Crathern & Caverhill avec le viaduc du Canadien National et le Vieux New City Gas derrière en 1966.

Source : Coll. Ross, Université Concordia, Fine Arts Dept.

Le vrai coup de grâce pour Griffintown vient en 1963 lorsque la Ville de Montréal décide de re-zoner le secteur au complet en faveur de la fonction industrielle. Cette décision semble suivre la logique inéluctable du quartier puisque les industries ont toujours eu raison

de la fonction résidentielle à travers son histoire. Mais en 1963, le geste est mal placé car les facteurs de localisation industrielle sont carrément en faveur des autoroutes en banlieue et la présence de la nouvelle autoroute Bonaventure ne peut rien changer à Griffintown quant à cette réalité économique. Le geste est donc futile; les industries ne viennent plus, elles partent. C'était plutôt la fonction résidentielle qu'il fallait privilégier.

Les résidants pauvres de Griffintown ne comptent tout simplement pas aux yeux de la Ville qui est prête à sacrifier ce noyau dur d'Irlandais persistants. Même la formation de la Griffintown People's Association en 1970 n'obtiendra que quelques concessions mineures, notamment avec la conservation de la fonction résidentielle dans l'axe des rues de la Montagne et Barré.



Démantèlement de l'église Sainte-Anne en 1970

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

Ailleurs, c'est la dévastation. Les maisons, faute de rénovations, sont systématiquement condamnées par la ville et démolies. Les écoles disparaissent toutes à la fin des années 1960, faute d'enfants. L'église Sainte-Anne ferme ses portes en 1970, faute de fidèles, et est démolie, malgré un grand cri de cœur des Irlandais de Montréal. Même le presbytère, que les résidants tentaient de sauver afin d'y loger les vieux du quartier, est

impitoyablement démoli. L'église Sainte-Hélène suit en 1971. La belle garderie Sainte-Anne, si fièrement construite en 1914 au coin des rues Ottawa et Eleanor, est démolie en 1970. La caserne des pompiers sur la rue Ottawa se retrouve soudainement très solitaire. Les beaux défilés auxquels participaient les pompiers chaque année ne sont qu'une mémoire et les pompiers doivent tourner plutôt leur regard vers la télévision pour passer le temps, faute de communauté.

La population de Griffintown est en chute libre. De 1 600 personnes en 1966, on passe à 800 en 1971 et la chute continue. Herbert Ames, le fameux réformateur du 19^e siècle, meurt en 1954 mais son grand projet résidentiel modèle sur la rue William ne lui survit que d'une dizaine d'années seulement. Dès lors, les stationnements et terrains vacants règnent à Griffintown au pied de quelques usines toujours en fonction. Même l'énorme Brasserie Dow passe par une crise en 1966, provoquée par une mauvaise cuvée de bière menant à 16 décès. L'avenir de l'usine semble en doute car la consommation de la marque tombe drastiquement, lorsque la nouvelle Canadian Breweries, maître des lieux depuis 1952, décide de sauver le complexe grâce à la fabrication d'une marque ontarienne réputée, la O'Keefe.

Malgré tout, quelques victoires sont encaissées par la communauté mourante. Un propriétaire privé décide de reconstruire sa rangée de triplex sur la rue Payette vers 1960. Puis, par un solide effort des résidents, la Norton Steel Company décide de financer la restauration des maisons sur la côte est de la rue de la Montagne entre Wellington et Ottawa à l'occasion des célébrations de la Confédération canadienne en 1967. Ces maisons demeurent toujours parmi les plus belles de Griffintown aujourd'hui.

La Société d'habitation de Montréal décide vers 1980 de rénover la fameuse rangée des plus anciens triplex de Montréal, sur la rue Barré, sans connaître leur signification historique; c'est un coup de chance pour le patrimoine et pour les résidents. Puis le fameux projet philanthrope de la famille Costigan, la Richmond Court, est aussi restauré par la Ville vers 1990. On peut donc vivre à Griffintown malgré tout.

Du côté du canal de Lachine, la seule bonne nouvelle est son insertion au sein des propriétés de Parcs Canada qui, en 1978, aménage une piste cyclable le long des berges. Malheureusement, faute de budget et de courage, l'organisme assistera au démantèlement

de deux ponts ferroviaires historiques et de plusieurs usines, sans intervenir. Le Centre de tri postal, peu compatible avec le milieu, est construit sur les anciens bassins 1 et 2. La revalorisation du canal devra attendre un autre jour.

1.7 De 1990 à 2006 : une première tentative de redressement

C'est peut-être le 350^e anniversaire de Montréal en 1992 qui permet à la dynamique négative de se redresser enfin. C'est aussi la publication des nouveaux plans directeurs d'arrondissement de la même date qui consacre des concepts de développement durable, de patrimoine et d'urbanité au sein des principes de planification à la Ville qui contribue à orienter le virage de façon plus systématique. Le gouvernement fédéral donne en cadeau, à Montréal, le parc des écluses en 1992, excavant les écluses de la rue Mill et restaurant le canal de Lachine du port jusqu'à la rue Peel. Puis en 2002, le canal de Lachine est finalement ouvert à la navigation de plaisance. L'axe maritime a enfin un rôle à jouer et le côté sud du canal répond avec le projet de recyclage de la sucrerie Redpath. Ce sont de bonnes nouvelles pour l'émergence anticipée du secteur de planification détaillée de Griffintown en face sur le côté nord.



Restauration des écluses Mill en 1992

Source : Pauline Desjardins, L'organisation spatiale du corridor du Canal de Lachine au XIX^e siècle

L'autre dynamique importante depuis 1990 est la remise en valeur de toute la partie est du Griffintown traditionnel (entre les rues McGill et Duke). Les projets municipaux du Faubourg des Récollets et de la Cité du Multimédia, en partenariat avec le secteur privé, remportent un succès foudroyant tout en respectant le patrimoine et la trame des rues traditionnelle.

Finalement, sur le côté nord, c'est l'arrivée de l'École de Technologie Supérieure en 1996 avec le recyclage d'une partie de la Brasserie Dow-O'Keefe qui annonce la revitalisation de ce côté-là. Tous ces gestes proposent un meilleur avenir potentiel pour Griffintown.

Conscient des multiples pèlerinages que font les Irlandais chaque année dans Griffintown et de l'amour qu'ils maintiennent pour leur quartier ancestral, il serait souhaitable de renouer avec cette communauté, de réintégrer les éléments patrimoniaux restants, et de co-planifier la réémergence d'une présence résidentielle dans ce secteur. L'histoire des Irlandais, rompue en 1963, pourrait renaître dans un secteur polyvalent nouveau où l'âme du quartier viendrait justement de sa présence habitée.

Références aux chapitres 1.1 à 1.7 :

- Robert Lewis (2000), Manufacturing Montreal, The Making of an Industrial Landscape 1850 to 1930, Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Communauté urbaine de Montréal (1982), Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la CUM : Architecture industrielle, Montréal : CUM, Service de la planification du territoire.
- William Greig (1839), Hochelaga Depicta or The History and Present State of the Island and City of Montreal, Montréal.
- Terry Copp (1974), The Anatomy of Poverty; The Condition of the Working Class in Montreal 1897-1929, Toronto: McClelland & Stewart.
- Kathleen Jenkins (1966), Montreal, Island City of the St. Lawrence, New York: Doubleday & Company.
- Paul-André Linteau (1992), Histoire de Montréal depuis la Confédération, Montréal : Éditions du Boréal.
- Pauline Desjardins (2006), L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIX^e siècle, série Archéologiques, Collection Mémoires de recherche 3, Québec : Association des archéologues du Québec.
- Yvon Desloges et Alain Gelly (2002), Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950, Sillery : Éditions du Septentrion.
- David Martin (1979), *Griffintown : A Brief Chronicle*, in Habitat, 18-1.
- Ville de Montréal (1992), Les écluses Saint-Gabriel; La remise en valeur des abords du canal de Lachine; Projet de commémoration et de développement, Montréal : Ville de Montréal, Service de l'urbanisme.
- Gabriel Bodson (1995), *Quartier Éphémère, Montréal : mise en situation*, in 8^e Actes du Congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, Montréal : Société de développement de Montréal.
- Richard Burman (2002), 20th Century Griffintown in Pictures, book 1 et 2, Montréal : Richard Burnam.
- Paul Trépanier et Richard Dubé, (2000), Montréal, une aventure urbaine, Québec, Éditions GID.
- Anne-Marie Sicotte (2004), Quartiers ouvriers d'autrefois 1850-1950, Québec, Publications du Québec.
- Charles de Volpi et P.S. Winkworth (1963), Montréal, recueil iconographique, 1535-1885, vol 1 et 2, Montréal, Dev-Sco Publications.
- Beaupré et Michaud, architectes, Brasserie Dow, Montréal

2. Caractérisation détaillée de Griffintown à quatre dates stratégiques :

La caractérisation du secteur de planification détaillée de Griffintown se base principalement sur une analyse des plans Adams (1825) et Cane (1846), de l'Atlas Hopkins (1879), de l'Atlas Goad (1881), de l'Atlas Goad (1912) et de l'Atlas Insurance Underwriters (1964), accompagné des bottins Lovell's Directories et Mackay's Directories aux années pertinentes. Cette description du secteur, à quatre années stratégiques, 1845, 1880, 1912 et 1964, fait ressortir les édifices industriels et communautaires surtout. Le milieu résidentiel n'est évoqué que globalement, sauf pour quelques cas d'exceptions significatives. Chaque édifice mentionné, dans les descriptions qui suivent, est mis en caractères gras, et parfois souligné, s'il existe encore aujourd'hui. De plus, il est accompagné d'une notation lettrée, dans le cas des édifices communautaires, ou numérotée, dans le cas des édifices industriels, afin de pouvoir les repérer sur les cartes d'accompagnement. Finalement, si une fiche patrimoniale existe sur le bâtiment, le numéro de fiche est aussi indiqué entre parenthèses.

2.1. Griffintown en 1845

Depuis la production du plan de Griffintown par Jean Charland en 1805-1806, ce nouveau faubourg à l'ouest de la Cité s'est peuplé graduellement. En 1845, nous y retrouvons une trame urbaine passablement bâtie, depuis la rue des Sœurs Grises jusqu'à la rue Dalhousie. La partie occidentale du quartier jusqu'à la rue McCord (aujourd'hui rue de la Montagne) est encore à l'état d'une banlieue nouvelle, avec un développement urbain plutôt éparpillé à travers l'espace, occupant pas plus du tiers des lots disponibles. Le reste du secteur de planification détaillée de Griffintown, à l'ouest de la rue McCord, est sur le point d'être loti selon un plan signé par John Ostell.

2.1.1 Le faubourg ouvrier à l'est de la rue McCord

A) Le faubourg des Récollets :

Dans le secteur de planification détaillée de Griffintown, au nord du Griffintown historique, dans l'ancien faubourg des Récollets, se trouve un milieu urbain déjà très densément peuplé et séparé du reste par **le grand square du Petit Séminaire**. Une communauté distincte réside déjà sur les rues St-Maurice et Collège (St-Paul), y compris les petits raccordements des rues Dupré (Duke), Inspecteur et Chaboillez (Montfort). Le milieu est ethniquement très mixte, composé de Français, d'Anglais, d'Écossais et d'Irlandais dont les emplois touchent la gamme complète d'ouvriers qualifiés, semi-qualifiés et non-qualifiés avec quelques emplois cols blancs. On y retrouve aussi de nombreux commerces de voisinage, plusieurs cours à bois et quelques usines, dont deux brasseries (la **Dow** à l'ouest et la **Williams** à l'est), un fabricant de selles, un autre de piano-forte, puis un dernier de biscuits.

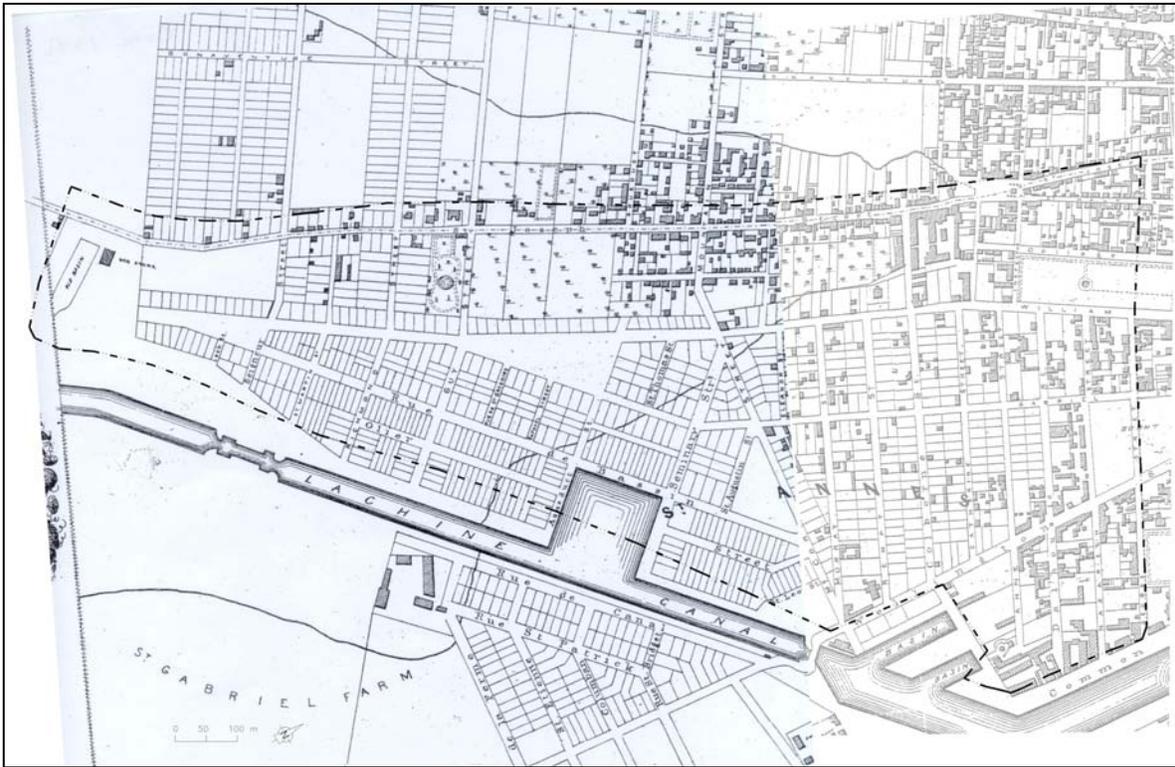
A l'exception d'une seule maison, il ne reste absolument rien de cet ancien faubourg aujourd'hui. Il s'agit de la **maison unifamiliale du 807-809 rue St-Paul**, située à un lot à l'est de l'actuelle rue Duke (mais antérieurement située à un lot à l'ouest de la ruelle Dupré). Cette maison en pierre est une ancienne maison unifamiliale de classe moyenne de type écossais (deux étages et demi à l'origine, avec un toit à deux eaux). Elle faisait partie d'une rangée de trois maisons identiques dont elle était l'unité du centre et trouve sa logique spatiale dans le fait qu'elle faisait face au **grand square du Petit Séminaire**. Elle date d'environ 1842 et paraît sur la carte Cane.

Bien que ce secteur n'ait pas encore d'église ou d'école en 1845, il n'est pas difficile de comprendre pourquoi, compte tenu de la majorité française et anglaise, que la paroisse Sainte-Hélène (catholique) et celle de la St-Edward (anglicane) y installeront leurs églises plus tard. Il est aussi intéressant à noter que la présence de deux brasseries s'y manifeste déjà, la Dow puis la Williams, cette dernière remplacée éventuellement par l'Imperial. C'est donc dire que la présence de deux brasseries remonte à 1845 et même avant.

B) L'est de Griffintown :

La zone incluant les rues Sœurs Grises, King, Queen, Prince et George (Duke) n'est pas dans le secteur de planification détaillée de Griffintown, mais notons quelques traits significatifs qui permettent de mettre en contexte le reste du secteur. Notons d'abord que la population française n'y est pas présente. Le secteur est dominé par les Anglais mais avec de très fortes présences d'Irlandais et d'Écossais, qui combinés, font poids égal aux Anglais. Les emplois sont très fortement orientés vers les ouvriers qualifiés et semi-qualifiés et il y a quelques bourgeois qui habitent le secteur. Le milieu n'est pas pauvre.

On remarque sur le plan de Charland de 1805-1806 un square public au carrefour des rues Gabriel (Ottawa) et Nazareth. Ce square ne verra jamais le jour, mais on notera cependant en 1846 l'existence d'un **grand square** sis entre les rues Prince et George (Duke) à peu près à mi-chemin entre les rues Wellington et de la Commune. Le square ne paraît pas sur le plan d'Adams de 1825, ni sur le plan de Plunkett & Brady de 1863-65. Mais il est très en évidence sur le plan Cane de 1846 avec la symbolique nécessaire pour représenter un square. De plus, on retrouve des maisons bourgeoises qui lui font face de l'autre côté des rues Prince et George (Duke). Ces maisons logent des ingénieurs et d'autres familles à emplois bien rémunérés. Il est possible qu'il s'agissait d'un square privé qui sera re-loti et vendu au cours des années 1850 alors que le milieu s'industrialise rapidement et que la classe bourgeoise quitte l'endroit.



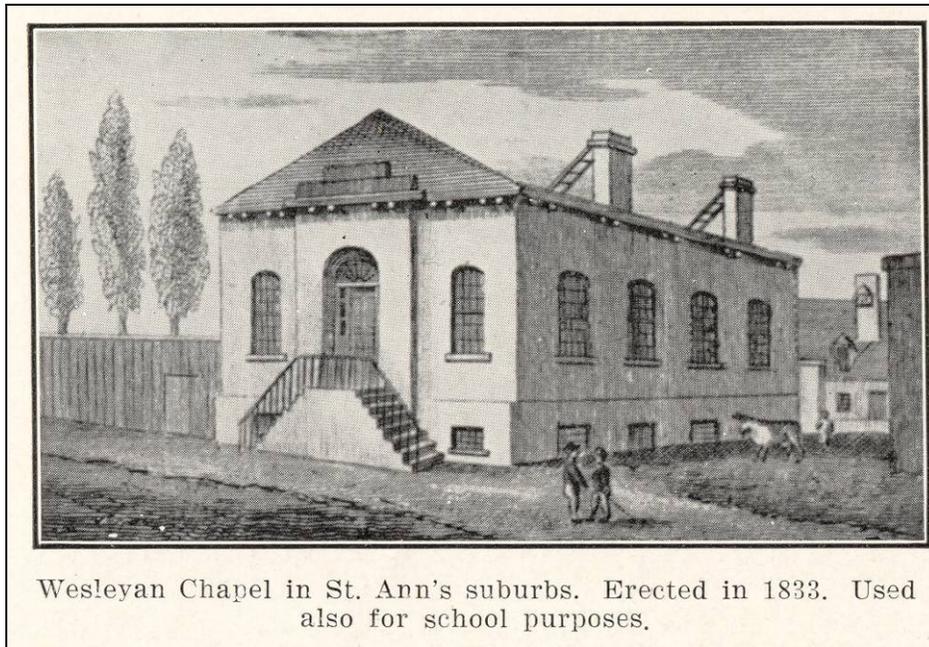
Plan de Montréal par James Cane en 1846

Notons d'ailleurs que la présence industrielle se fait déjà sentir à Griffintown, car l'invasion manufacturière se manifeste dès ses débuts. L'usine la plus connue est la **Ward, Brush & Co.**, la **Eagle Foundry** des années 1810 sise sur la rue King, côté ouest, un peu au nord de la rue de la Commune. C'est un fabricant qui place Montréal à la fine pointe technologique de l'ère industrielle en fabriquant les machines à vapeur qui vont mouvoir les premiers vaisseaux mécaniques du Fleuve St-Laurent fabriqués à Montréal après le vaisseau pionnier « Accommodation » de John Molson de 1809. Un deuxième fabricant de machines à vapeur, la **John & James Turnbull, Engine Makers**, s'installe sur la rue George (Duke) près de Wellington en 1848. On retrouve beaucoup d'ingénieurs surtout d'origine écossaise qui s'installent dans les rues avoisinantes.

On compte, parmi les autres industries, la **S. P. Tilton & Co.**, fabricants de biscuits au coin des rues Sœurs Grises et de la Commune, la **James Holliday Cooperage**, une usine de barils au coin des rues King et de la Commune (nouvelle en 1848), la **John Hick Brass**

Foundry, une fonderie de laiton sur la rue King près de la Commune, la **William Kerr Foundry** sur la rue Prince près de Wellington, la **J. T. Chapman Nail Manufactory** et la **T. B. Wragg Nail Manufactory**, des fabricants de clous situés au coin des rues Prince et Gabriel (Ottawa), remplacés par la **G. Stacy Nail Manufactory** en 1848, la **Aitkin & Morrison Plaster Manufactory**, un fabricant de plâtre sur la rue George (Duke) près de Wellington, la **A. & D. Ferguson Cooperage and Flour Storage**, un fabricant de barils et entrepôt de farine sur la rue George (Duke) près de la Commune et la **William Spiers & Son**, une des grosses entreprises de construction à Montréal, sur la rue George (Duke) au nord de Wellington. La vocation industrielle de Griffintown est clairement établie dès 1845.

Le grand sinistre de Griffintown de 1845 efface les trois îlots au nord de la rue Wellington, au sud de la rue Gabriel (Ottawa), entre les rues Queen et Nazareth. Cet incendie désastreux fait disparaître une vieille partie du secteur construit depuis les années 1810. Les usines de clous de Chapman et de Wragg sont détruites ainsi que les installations de William Spiers, le contracteur en construction. La petite église méthodiste de 1833 sur le côté nord de la rue Wellington succombe au feu aussi et, en 1847, est reconstruite sous le nom de **Ann Street Wesleyan Chapel** au coin sud-ouest des rues Ann et Gabriel (Ottawa). Le résultat fortuit de ce sinistre sera la décision d'ouvrir le **Poste de pompiers #5** sur la rue Wellington en 1847.



St-Ann's Wesleyan Chapel de 1833 sur la rue Wellington

Source : De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 1

La seule école de Griffintown à cette époque est celle fondée au cours des années 1830 par la American Presbyterian Church. Historiquement, l'église presbytérienne d'Écosse mettait l'accent sur la formation scolaire des enfants depuis le 17^e siècle, car cette tradition chrétienne calviniste croyait qu'il était essentiel que chaque fidèle puisse lire la Bible et savoir l'interpréter sans pasteur. Cette éducation scolaire systématique, même chez les plus pauvres, permet de comprendre l'évolution économique rapide des immigrants écossais à Montréal en comparaison aux trois autres groupes ethniques moins scolarisés en dehors des élites. Or la **American Presbyterian Church School** coûte 500\$ par année à maintenir, une somme énorme pour cette église sise au coin nord-est des rues Saint-Jacques et McGill, jusqu'à ce que le gouvernement se décide d'y accorder une subvention vers la fin des années 1830. Elle est alors connue sous le nom de **Free School**. Cette école constitue un net avantage aux familles anglophones protestantes de Griffintown. Il ne reste malheureusement rien de tous ces bâtiments significatifs aujourd'hui.

C) L'ouest de Griffintown:

Dès que l'on passe dans la zone à l'étude, soit de la rue Nazareth à la rue McCord (aujourd'hui de la Montagne), le caractère du milieu change un peu. La population d'origine française y est toujours absente. Les Anglais dominant toujours et les Écossais sont très présents aussi. Mais la différence est chez les Irlandais qui y sont plus fortement représentés que dans la partie à l'est, presque autant de ménages que ceux des Anglais. À mesure qu'on se déplace vers la rue McCord, les Irlandais deviennent majoritaires. Donc l'empreinte irlandaise de cette partie de Griffintown se manifeste déjà en 1845. L'autre caractéristique sociale se révèle par la rareté des ouvriers qualifiés. Ils sont un peu présents sur les premières rues, Nazareth, Dalhousie et Ann, mais la dominante partout est plutôt chez les ouvriers semi-qualifiés et non-qualifiés. Les bourgeois sont extrêmement rares. Cette banlieue en formation est donc socio-économiquement de niveau inférieur à la partie plus peuplée à l'est. Les nantis se rapprochent donc de la Cité, cœur bourgeois de Montréal, et les moins nantis se répartissent à la périphérie où les lots sont moins chers.

L'occupation du sol non résidentielle la plus importante du milieu se retrouve sur la rue de la Commune. Il s'agit d'une multitude d'agences de transport maritime longeant le Canal de Lachine, accompagnant des entrepôts de farine, des fabricants de barils et bien entendu des tavernes. La rue de la Commune est une extension du port de Montréal :

- **Macpherson, Crane & Co., forwarding merchants**, agence de transport, près de la rue Dalhousie.
- **H. Jones & Co, forwarding merchants**, agence de transport, près de la rue Dalhousie.
- **Clement Kane, entrepôt** de commerçant près de la rue Dalhousie.
- **Pioneer Steam Boat Company**, bureaux près de la rue Nazareth.
- **Ross, Matthie & Co., forwarding merchants**, agence de transport, près de la rue Nazareth.
- **Murray & Sanderson, forwarders**, agence de transport, près de la rue Nazareth.
- **George Smith, agent** pour le bateau à vapeur « William Henry », coin de la rue George (Duke).
- **Quebec Forwarding Company**, agence de transport, près de la rue Prince.

Fait intéressant, la plupart de ces exportateurs et importateurs font construire des voies ferrées entre leurs entrepôts et le bord du canal, durant les années 1830, afin de faciliter le transbordement. Ces courtes voies ferrées sont les premières au Canada.

Parmi les multiples tavernes tenues par des propriétaires irlandais, notons celle de John Hanley, au 89 rue de la Commune, le présumé arrière grand-père du fameux conseiller municipal Frank Hanley, connu d'ailleurs pour son amour des boissons alcoolisées, qui régnait sur Griffintown et Pointe-Saint-Charles durant les années 1950-1970.

Dans le reste du paysage, les utilisations autres que résidentiels sont plutôt rares, mais il existe quelques établissements communautaires et quelques usines. Notons d'abord que la Ville décide d'y établir le premier **poste de police Griffintown** sur la rue Dalhousie en 1847-48. D'ailleurs les trois policiers en fonction sont judicieusement choisis l'un chez les Anglais, l'autre chez les Écossais et le troisième chez les Irlandais. Du côté religieux, l'église anglicane établit sa première mission à Griffintown. La **St. Ann's Chapel, Church of England**, offre des messes à 11h00 et 19h00 le dimanche, et l'école dominicale pour les enfants à 14h30. Malheureusement, il ne reste aucune trace de tous ces bâtiments aujourd'hui.

Pour ce qui est des industries dans cette nouvelle banlieue, elles annoncent clairement ce qui est à venir. Sur la rue Dalhousie au sud de Wellington, on y retrouve la **J. C. Chase, stable & stage yard**, donc une compagnie de diligences. Non loin, sur la rue Ann au sud de Wellington, on retrouve la **James Irwin Foundry & Steam Engine Manufactory**, notre troisième usine de Griffintown à se greffer à la nouvelle technologie de la mécanique à vapeur.

Au coin des rues Nazareth et Wellington on trouve la **James Clarke, Mast, Pump and Block Maker**, producteur de mâts, pompes et poulies pour bateaux à voile. Au coin des rues Ann et Wellington, il y a **Patrick Smith, Carriage Maker**, fabricant de chars et **John Collins, Lumber & Woodyard**, une cour à bois, puis sur la rue Wellington près de la

rue Ann, c'est la **Victoria Rope Walk** de John Adams, un fabricant de cordes surtout pour les voiliers de l'époque. Plus loin sur Wellington (l'actuelle rue Smith), la **John Brodie, Distiller & Rectifier**, production de boissons alcooliques fortes (gin ou whiskey) ouvre sa distillerie en 1848.

Dans la partie nord de Griffintown, dans l'axe de la rue William, il existe déjà un secteur industriel très actif. Notons la fabrique de **J. Wright, Coach Maker**, producteur de carrosses au coin des rues William et Nazareth, et la **John Mathewson Soap, Candle and Lard Oil Manufactory**, une fabrique de savon, bougies et d'huile de lard (un carburant pour les lampes bon marché) au coin des rues William et Inspecteur. Il y aussi la **S. H. Sykes Tannery** au coin sud-ouest des rues William et Ann; cette tannerie paraît sur la carte Adams de 1825. Sur la rue Ann proche de William, on y retrouve la **E. C. Longley, Vinegar Factory**, producteur de vinaigre. Sur la rue William, près de Colborne (Peel), la **Nathaniel Morrell Ginger & Root Beer Brewer**, fabricant de liqueurs douces s'est installée, et sur la rue William non loin de la rue Ann, la briqueterie **John Tully Brickyards** fonctionne. Finalement sur la rue William près de Murray, il y a la **James Hall, Oil Manufactory**.



*La Brasserie Dow de 1808 à la confluence des rivières Prud'homme, St-Martin et St-Pierre en 1825.
Source : Carte John Adams, Bibliothèque nationale du Québec*

Le géant du secteur, c'est la **William Dow & Co., Brewers & Distillers**, producteurs de bière et de liqueurs fortes, sans doute le gin ou le whiskey, au coin sud-est des rues St-Joseph (Notre-Dame) et Colborne (Peel) à la confluence des petites rivières Prud'homme, St-Martin et St-Pierre. La Dow est sur ce site depuis 1808, à la confluence des petites rivières Prud'homme, St-Martin et St-Pierre. Toutes ces industries représentent le quatuor de l'industrie lourde, l'industrie des biens de consommation, des matériaux de construction et le transport qui seront la base même du secteur tout au long des prochains cent ans. Aujourd'hui, il ne reste malheureusement aucun bâtiment provenant de ces complexes industriels cités.

Par contre, la seule industrie de l'époque dont nous possédons encore le bâtiment en est une des plus remarquable, la **New City Gas Works sur la rue Dalhousie** (FICHE #3) au sud de la rue Gabriel (Ottawa). Cette société fabrique du gaz grâce à la combustion du charbon (coal gas) et transmet le gaz dans des tuyaux de plomb sous des rues de Montréal afin d'alimenter les lampadaires, puis les luminaires dans les édifices, surtout du Vieux

Montréal, afin d'éclairer les lieux de travail. Cette compagnie émerge en 1847 comme compétiteur à la Montreal Gas Light Company d'Albert Furniss fondée en 1836. La New City Gas Works est mieux financée et plus agressive et finira rapidement par l'emporter sur la société plus ancienne, devenant ainsi un monopole.

L'impact de cette nouvelle technologie est rien moins de révolutionnaire. Non seulement les rues de la ville peuvent être éclairées la nuit pour la première fois, mais les bureaux surtout peuvent profiter d'un éclairage jusque là inégalé. Pour une ville nordique où les heures de noirceur sont longues de septembre en avril, surtout au solstice d'hiver où la grande lumière du jour ne dure que quelques heures seulement, sans parler des longues semaines où le ciel est couvert, l'avantage d'un éclairage sûr est foudroyant sur le plan compétitif pour une ville ambitieuse comme Montréal.

Afin de mieux comprendre cette poussée technologique, il faut d'abord comprendre que l'éclairage fourni par une bougie est l'équivalent d'une ampoule électrique incandescente d'environ un watt ou moins. La seule alternative courante dans les années 1840 était les lampes à huile de baleine, employées dans les maisons et bureaux de l'époque. Celles-ci fournissaient l'équivalent d'une ampoule incandescente d'environ cinq watts. Par contraste, une lampe à gaz pouvait fournir une luminosité allant de l'équivalent d'une ampoule incandescente de 25 à 100 watts dépendant du nombre de jets de gaz rattachés à son luminaire. Voici donc la technologie qui permet aux sociétés d'affaires montréalaises d'être fonctionnelles nuit et jour, beau temps, mauvais temps.

L'usine de la **New City Gas Works** à Griffintown (FICHE #3) existe depuis 1847-1848. Or sur la rue Dalhousie au sud de la rue Ottawa, il existe encore aujourd'hui un grand bâtiment de production de gaz qui est construit en pierre de taille (calcaire Trenton montréalais), deux étages, dans un style britannique Classical Revival, un néo-classique très sobre d'inspiration gréco-romaine, très à la mode durant les années 1840 et 1850. Bien que les Mackay Directories, rôles d'évaluation et cartes pertinentes ne permettent pas de prouver que ce bâtiment de la New City Gas Works (situé aujourd'hui directement en face

du viaduc du Canadien National là où il prend sa grande courbe) est réellement celui qui date de la fondation même de la compagnie, les indications mènent à conclure qu'elle date de 1847-48 ou peu après.

Nonobstant l'ajout d'une superstructure en brique par dessus le bâtiment, l'édifice en pierre de la New City Gas Works d'environ 1847-48 sur la rue Dalhousie est un des bâtiments industriels les plus significatifs de Montréal toutes époques confondues. Accompagné du deuxième bâtiment de la New City Gas Works, derrière sur la rue Ann (FICHE #3), dessiné par le fameux architecte John Ostell et construit en 1859-61, ce site revêt une importance capitale pour le patrimoine industriel montréalais.

Il faut souligner que l'industrialisation de Griffintown reçoit un coup de pouce très puissant avec l'inauguration de la nouvelle ère ferroviaire juste à côté du Square Chaboillez, donc en face de la Dow, en 1847, avec l'arrivée du chemin de fer **Montréal & Lachine**. Cette petite ligne pionnière fera éventuellement partie de l'empire ferroviaire du Grand Tronc dès 1864 qui y installera son grand terminus de marchandises. Dès lors Griffintown bénéficie d'un double front de transport avec le Canal de Lachine au sud.

A l'extrême ouest du secteur, dans le triangle formé par les rues McCord (de la Montagne), Gabriel (Ottawa) et Murray, il y avait en 1825 une briqueterie à l'intérieur de cette basse zone marécageuse réputée pour ses couches d'argile. En 1845 la zone est connue dans les documents sous le nom de « Brickfields » et la **J. Catchpole Brickyards** fait fonctionner la vieille briqueterie en 1847. La zone est peuplée d'Irlandais, d'Anglais et d'Écossais ayant des emplois semi-qualifiés (charretiers, charpentiers, menuisiers, forgerons surtout), quelques non qualifiés (journaliers), avec des artisans locaux (tailleurs et cordonniers), deux épiceries, une boulangerie et une taverne. Il y a même un petit hôtel pour passants et un ingénieur qui y habite.



*Mount Temple Place, la petite maison d'Andrew Keegan sur la rue de la Montagne.
Source : Photo David Hanna*

Si la communauté **Brickfields** semble un univers à part, perdue dans l'histoire, il reste toutefois une trace tangible de cette ancienne communauté aujourd'hui. Il s'agit de **la maison d'Andrew Keegan**, irlandais, à l'actuelle **175 rue de la Montagne** (FICHE #34). La petite maison unifamiliale d'un étage et demi en brique, chapeautée d'un grand toit pavillonnaire, est probablement très ancienne. C'est un cottage de style Regency, souvent appelé cottage anglo-normand, un modèle populaire autour de la ville de Québec entre 1790 et 1835 mais plus rare à Montréal. Cette petite maison est largement en retrait par rapport à la rue et est maladroitement collée à un grand quatre-plex de 1862 (167-173 rue de la Montagne). Tout donne l'apparence d'une petite maison de banlieue des débuts de Griffintown, à côté de laquelle on aurait construit un quatre-plex ouvrier plus tard durant la vague de construction urbaine de 1860 à 1880. Mais il y a une énigme.

Andrew Keegan est un professeur à l'Académie St-Patrick à Pointe-St-Charles, l'école secondaire pour tous les irlandais catholiques. Or, ayant acheté le lot 1421 sur la rue McCord (de la Montagne) directement en face de l'église catholique Ste-Anne, il y fait construire un quatre-plex tout à fait typique de l'époque, en 1862, selon les rôles d'évaluation. Fait surprenant, la petite maison anglo-normande n'est pas sur le lot et n'apparaît qu'en 1865, toujours selon les rôles, donc après le quatre-plex. Puis Keegan y emménage, le baptise « Mount Temple Place » et y reste jusqu'à la fin de ses jours. Mais la maison est fort probablement beaucoup plus ancienne que 1865 si l'on se fie à son architecture (la forme du toit, les moulures de bois, la surface et agencement des briques, etc., le tout visible jusque vers 1990). Les lucarnes, cependant, datent bien de 1865, mais la maison ne correspond pas architecturalement au quatre-plex de Keegan.

La meilleure hypothèse est que cette maison date d'environ 1825-35 qui aurait été déplacée sur les lieux par Keegan en 1865. Ceci reste à prouver, mais l'hypothèse paraît d'autant plus plausible lorsqu'on remarque sur la première carte Plunkett & Brady de 1863-65 qu'il y avait une ancienne maison au milieu de la rue Murray sur le chemin de la rue Smith (l'actuelle Wellington) que la ville de Montréal était en train de prolonger à travers l'îlot jusqu'à la rue McCord en 1865. Cette maison est à 100 mètres du site de Keegan. Peut-être que Keegan aurait pu se la procurer gratuitement de la Ville moyennant la prise en charge de son déplacement¹. Bien que cette hypothèse ne soit que purement spéculative pour le moment, il est raisonnable de postuler que la maison au 175 rue de la Montagne serait de loin la plus ancienne maison de Griffintown. Si, par contre, elle datait vraiment de 1865, il faudrait que Keegan soit un romantique mordu pour produire une maison aussi bizarre et démodée pour l'époque, sans compter qu'elle n'a aucun rapport avec son quatre-plex à côté. Cette vieille maison de la banlieue Brickfields aurait encore beaucoup à nous raconter.

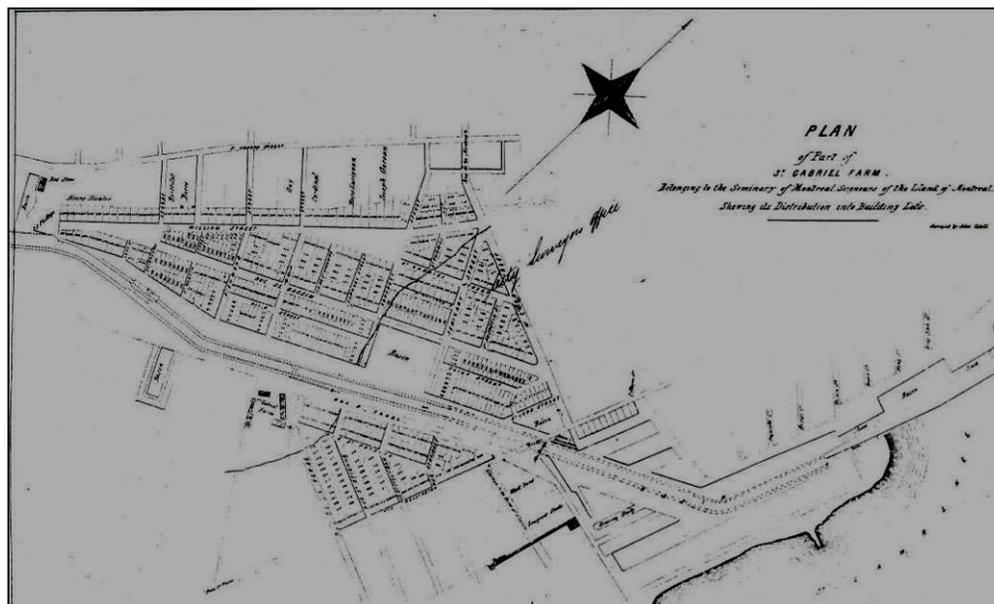
¹ Hypothèse proposée par Gilles Lauzon, historien.

SOURCES :

- Robert Mackay, Montreal Directory, 1845-46, 1847-48, 1848-49.
- John Adams, Map of the City and Suburbs of Montreal, 1825.
- James Cane, Topographical and Pictorial Map of the City of Montreal, 1846.
- Newton Bosworth, Hochelaga Depicta, Montréal, 1839.
- Plunkett & Brady, Plan of the City of Montreal, 1863-65.
- Ville de Montréal, Rôle d'évaluation, quartier Ste-Anne, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866.

2.1.2 Le nouveau parc industriel hydraulique des écluses Saint-Gabriel

Le canal de Lachine originel de 1825 n'a pas eu d'impact particulier sur la ferme Saint-Gabriel des Messieurs de Saint-Sulpice, sauf celui de diviser leur propriété en deux. Lorsque le canal sera reconstruit entre 1843 et 1848, la ferme sera transformée cette fois-ci. Les Sulpiciens saisiront l'occasion pour préparer un plan de lotissement de la partie nord de leur ferme, celle située dans le futur secteur de planification détaillé de Griffintown. L'arpenteur choisi sera le fameux architecte et urbaniste John Ostell qui, d'ailleurs, travaille fréquemment pour les Sulpiciens. Il propose un plan de rues qui est parallèle au canal excepté la rue William qui est plus ou moins dans le même axe que la partie qui existe déjà à l'est de la rue McCord. Il est aussi à peu près parallèle à la rue Saint-Joseph (Notre-Dame). Ceci crée des opportunités pour des triangles qui sont laissés ouverts, supposément pour des places publiques. Ils seront, toutefois, occupés par des industries. La taille des lots proches du canal, par leur forme très allongée, ne laisse aucun doute que la fonction anticipée est industrielle ou commerciale et non résidentielle.



Plan de lotissement d'une partie de la ferme Saint-Gabriel, située de part et d'autre du nouveau canal (1843-1848), John Ostell 1845.

Source : Ville de Montréal, Les écluses Saint-Gabriel

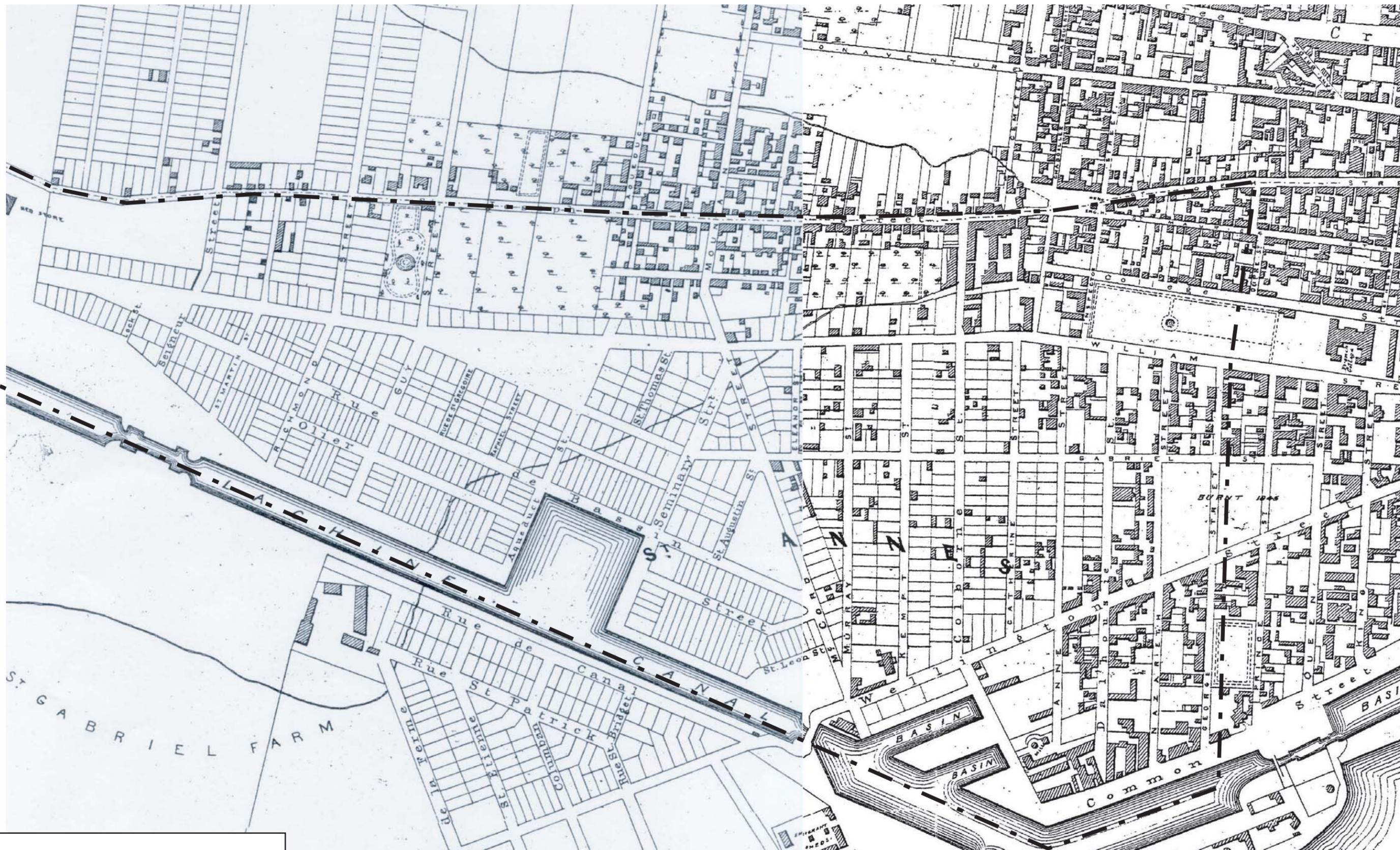
Ostell dessine les bassins 1 et 2 qui, dans cette version préliminaire sur le plan, ne formeraient qu'un seul grand bassin. Ceci sera effectivement le cas à l'exception d'une île qui est formée au centre du bassin. La séparation du bassin en deux ne viendra que plus tard, dans les années 1870.

La partie au nord de la rue William, du côté sud de la rue Saint-Joseph, ne fait pas partie de la ferme Saint-Gabriel. À part le percement de certaines rues comme la rue des Seigneurs, les rues Saint-Martin, Richmond et Guy, rien n'est indiqué. Mais un examen de la carte Cane de 1846 révèle que cette frange est largement lotie et déjà occupée par un milieu résidentiel assez récent. Cette partie du secteur demeurera toujours plutôt distincte par rapport au reste. Les liens physiques avec le plan Ostell sont faibles car cette zone en frange dépend clairement de la rue Saint-Joseph.

Toute la zone à l'ouest de la rue McCord, du canal à la rue Saint-Joseph, est appelé à se développer dès les années 1850, notamment pour un parc industriel hydraulique où les industries prendront de l'eau du canal, par l'entremise d'une série de biefs d'alimentation, afin de mouvoir la machinerie industrielle à l'intérieur des usines.

SOURCE :

- John Ostell (1845), Plan of part of Saint-Gabriel Farm.



Caractérisation détaillée de Griffintown en 1845

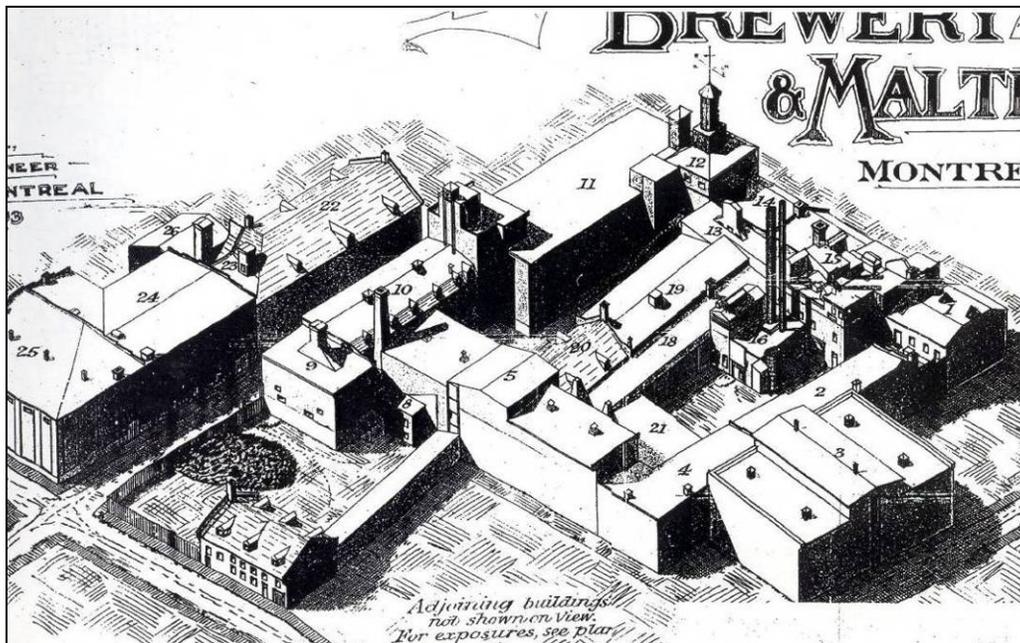
(d'après Cane 1846)

2.2 Griffintown en 1880

Alors qu'en 1869 (selon la carte Plunkett & Brady) il reste encore quelques lots vacants dans Griffintown, en 1880 le quartier à l'est de la rue McCord (aujourd'hui rue de la Montagne) est entièrement bâti. Depuis 1845, la fonction résidentielle s'est beaucoup densifiée et la fonction industrielle a considérablement envahi le quartier. Sur le plan social, si la proportion d'Anglais et d'Écossais a diminué quelque peu, en revanche celle des Irlandais a augmenté. Le nouveau facteur cependant c'est l'insertion d'une modeste population française à l'intérieur de Griffintown, alors qu'en 1845 elle était totalement absente, sauf dans les rues William et Collège (Saint-Paul).

2.2.1 Le pôle industriel entre les rues Duke et McCord

La (1) **William Dow & Co, Brewers & Distillers** (212-226 rue St-Joseph, 173-195 rue Colborne, 181-193 rue William) est de loin l'élément le plus marquant sur le côté nord de Griffintown. Le gigantesque complexe brassicole, dont la fondation remonte à 1808 sur ces lieux, est formé d'un ensemble d'édifices assez pittoresques selon le profil typique des brasseries britanniques des années 1870. De l'autre côté de la rue Colborne (Peel) se trouve le complexe de distribution de la bière et des liqueurs fortes produites par Dow (au 180-190 rue Colborne). Dans la foulée des reconstructions des édifices de la compagnie durant les années 1920, tous ces bâtiments de l'ancien complexe disparaîtront sauf un, le fameux **édifice frigorifique Dow** (FICHE #12) en pierre, sur la rue Chaboillez (Montfort), datant d'environ 1860. Cet édifice abritant autrefois une partie importante du processus de la fabrication de la bière mérite une protection et une mise en valeur compte tenu de son ancienneté et de l'importance de l'usine.



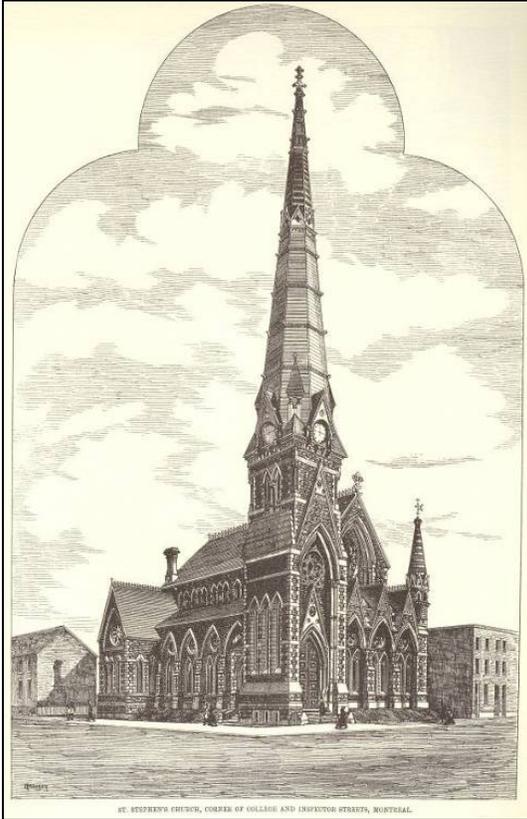
Le complexe de la Brasserie Dow en 1903

Source : Beaupré et Michaud, architectes, *Brasserie Dow*

Comme en 1845, la Dow n'est pas la seule brasserie à partager l'espace industriel de l'ancien Faubourg des Récollets, actuellement dans le secteur de planification détaillé de Griffintown. La (2) **Miles Williams & Co., Brewery**, a pris de l'expansion au 91-97 rue Collège (St-Paul) un peu à l'est de l'actuelle rue Duke.

Entre les deux brasseries, l'ancien faubourg rassemble une multitude très dense de maisons, de commerces et d'ateliers dont la moitié environ sont encore en bois, le reste étant en brique ou en pierre. Seule une petite maison unifamiliale en pierre de type écossaise nous reste de cet ancien milieu, la (A) **117 rue Collège**, aujourd'hui la **807-809 rue St-Paul** (voir chapitre 2.1.1).

En 1881 on vient tout juste d'ouvrir une nouvelle église dans ce secteur, la (B) **St. Stephen's Church of England** au 181 rue Collège, angle nord-est de la rue Inspector. Cette église remplace l'ancienne St. Stephen's de la rue Dalhousie. L'emplacement de la nouvelle église est sur une ancienne cour à bois. Derrière, sur le terrain de la (3) **W. H. Reilly & Co., Lumber Yard**, une autre église, la Sainte-Hélène catholique française, viendra s'y installer dans les années 1880.

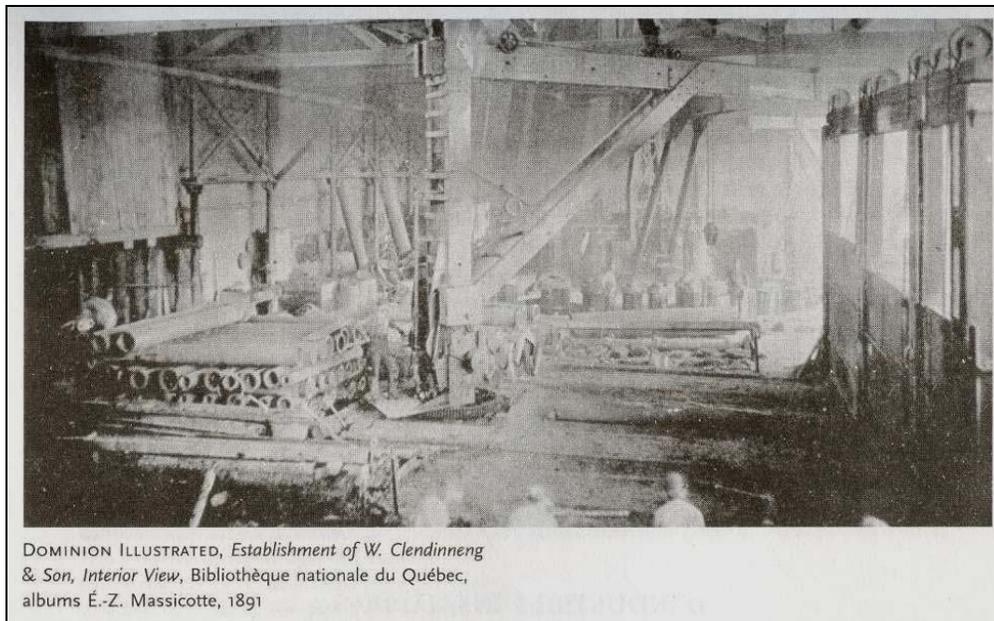


St-Stephen's Church of England en 1881 sur la rue Collège (St-Paul)
 Source: *De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 2.*

En face de l'église St. Stephen's et de notre vieille maison, une partie du beau square du Petit Séminaire des Sulpiciens a fait place à un marché public. Sur la partie ouest du square originel on retrouve la **(C) Haymarket Square**, un marché au foin pour l'alimentation des milliers de chevaux à Montréal. Cette fonction est démenagée vers 1865 de son emplacement précédent où on a aménagé le Square Victoria. La partie centrale du square originel du Petit Séminaire devient très logiquement un **(D) marché à chevaux** et la partie est du square originel est vendue au secteur privé, la rue Duke ayant été prolongée au nord pour faire la séparation entre les deux.

L'industrialisation envahit rapidement le secteur durant les années 1860. Joutant l'espace autour du carrefour des rues Inspector et William, on retrouve la **(4) A. Ramsay &**

Son, St. Lawrence White Lead & Color Works, au 10-22 rue Inspector et 200-206 rue Collège, un grand fabricant de peinture, la (5) **William Clendinneng, Foundry & Manufactory**, au 145-179 rue William, coin nord-ouest d'Inspector, un gros complexe construit en 1871, producteur de pièces en fonte sur commande, de poêles, de lits en fer, de bancs en fer pour le jardin et de porte-chapeaux.



DOMINION ILLUSTRATED, *Establishment of W. Clendinneng & Son, Interior View*, Bibliothèque nationale du Québec, albums É.-Z. Massicotte, 1891

Fonderie et manufacture William Clendinneng & Son en 1891

Source : Album E-2 Massicotte, Bibliothèque nationale du Québec

De l'autre côté de la rue William on découvre une succession d'usines, soit la (6) **James Patterson, Plough Manufacturer**, au 144 rue William coin sud-est de la rue Ann, un fabricant de charrues, la (7) **James Robertson, Canada Saw Works**, au 140 rue William, coin sud-ouest de la rue Dalhousie, un fabricant de scies, la (8) **James Robertson, Canada Lead Pipe Works**, au 178-190 rue Dalhousie, un fabricant de tuyaux de plomb et sûrement un fournisseur de la New City Gas Works, et la (9) **Joseph Wylie, Bakery**, au 175-179 rue Ann, une boulangerie industrielle.

En face de la Fonderie Clendinneng il y a plusieurs cours à bois et à charbon sur la rue William, la (10) **Farquhar Robertson, Coal & Wood Dealer**, au 152 rue William, coin sud-ouest d'Ann, sur le site de l'ancienne tannerie de 1825, la (11) **Lee & Newport**,

Coal & Wood Merchants, au 154 rue William coin sud-est de la rue Shannon, et la **(12) John Joyner, Wood Dealer**, au 188 rue William coin sud-est de la rue Colborne (Peel).

C'est dans l'axe des rues Dalhousie et Ann surtout que l'on retrouve tous les services communautaires anglo-protestants. Au nord, la **(E) St. Mark's Church of Scotland**, au 128 rue William, coin sud-est de la rue Dalhousie, est construite vers 1866 et agrandie vers 1870. Bien qu'affiliée à l'église presbytérienne officielle d'Écosse, elle fait partie de la grande fusion des multiples traditions presbytériennes pour devenir en 1875 une Canada Presbyterian Church.

Plus au sud, sur la rue Ottawa, on retrouve la **(F) Ottawa Street Methodist Church** qui remonte à 1848, au 108 rue Ottawa, coin sud-ouest de la rue Ann. À la 123 rue Dalhousie, juste au sud de la rue Ottawa, on trouve l'ancienne **(G) St. Stephen's Church of England** (anglicane), reconstruite en 1851, qui ferme ses portes en 1881 à l'ouverture de la nouvelle église sur la rue Collège. Au 136 rue Wellington, coin sud-ouest de la rue Nazareth, il y a la **(H) Canada Presbyterian Mission Church and Schoolhouse**, construite en 1869 et parrainée par la riche Crescent Street Presbyterian Church sur la rue Dorchester (René Lévesque), afin d'offrir des services religieux et éducatifs aux pauvres écossais et autres protestants du sud de Griffintown.

Au cœur de ce secteur anglo-protestant on trouve une nouvelle école publique, la **(I) Ann Street School**, au 171 rue Ann, au nord de la rue Ottawa, qui répond dès les années 1870 aux besoins scolaires de tous les enfants anglophones de Griffintown, excepté évidemment les Irlandais catholiques.

Au beau milieu de tous ces services communautaires, il existe depuis 1847 une présence industrielle des plus significatives, la **(13) New City Gas Works** (FICHE #3). Cette entreprise très importante (voir Griffintown en 1845, chapitre 2.1.1) de Jesse Joseph, un des plus riches entrepreneurs juifs de Montréal, dont la somptueuse résidence est sur la rue Sherbrooke, a pris beaucoup d'expansion. La **(13) New City Gas Works** débute ses

opérations à partir de la fabrique de gaz originelle au 120 rue Dalhousie, construite en pierre, fort probablement en 1847-48, qui demeure encore en place aujourd'hui. Le deuxième bâtiment du complexe est l'immense **édifice à réservoirs de gaz**, au 135 rue Ann, une sorte de nef d'église en brique aux arcades aveugles, dessinée par John Ostell et construite en 1859-61. Ce chef-d'œuvre industriel existe encore aujourd'hui. En 1861, l'architecte John Spiers agrandira le bâtiment originel de la **(13) New City Gas Works**, au 120 rue Dalhousie, en rehaussant le toit avec un ajout en brique, en ajoutant une annexe au sud en brique (celle-ci, au 90-110 rue Dalhousie, existe en partie aujourd'hui) et un nouvel édifice à réservoir de gaz du côté nord au 136 rue Dalhousie (celui-ci a été démoli). Puis on ajoutera une annexe au 145-157 rue Ann, au nord de l'édifice Ostell, au début des années 1860. Celle-ci sera remplacée par la structure en béton armée des années 1920 qui existe encore aujourd'hui.



Griffintown en 1896 avec l'immense cylindre à gaz et les édifices de la New City Gas derrière

Source : Photo Notman, Musée McCord View-2941

Du côté ouest de la rue Ann, en face de l'édifice Ostell, la **(13) New City Gas Works** se construit un gros entrepôt à charbon avant 1865, agrandi vers la rue Shannon durant les

années 1870. Ce bâtiment sera remplacé par une version plus moderne en acier et brique au cours des années 1920. Aussi durant les années 1870, la **(13) New City Gas Works** se construit un deuxième entrepôt, cette fois-ci en bois, au 22 rue Shannon. Finalement, toujours au cours des années 1870, la **(13) New City Gas Works** se construit au 107-117 rue Ottawa, entre les rues Ann et Shannon, un atelier d'appareillage du gaz.

La pauvre église méthodiste se voit donc entourée des installations de la société de gaz qui d'ailleurs finira par l'acheter durant les années 1880 pour la remplacer par un immense réservoir cylindrique de gaz. Il faut comprendre que même les lampes à kérosène, introduites en 1859, ne fournissent pas plus de l'équivalent d'une ampoule incandescente d'environ 10 à 25 watts. Les luminaires à gaz, offrant un éclairage équivalent à 25 à 100 watts, resteront la seule méthode d'éclairage fiable jusque vers les années 1900 lors de la généralisation de l'éclairage électrique.

Les autres industries de cette partie centrale autour de la rue Ottawa sont éparpillées et plus modeste. Au 163-171 rue Nazareth on trouve parmi les maisons, la **(14) E. J. Maxwell & Co., Planing Mills**, pour le rabotage du bois, et, au 138 rue Duke, la **(15) Andrew Purcell, Beer Bottler**, une compagnie de mise en bouteille de la bière, peut-être pour la brasserie Miles Williams & Co., située à 220 mètres au nord. Au 110-120 rue Ann, avec adresse au 51 rue Shannon aussi, on trouve la **(16) Day & Deblois, Foundry**, qui fabrique depuis 1876 des éléments décoratifs en fonte ainsi que des grues de construction. Alfred Deblois lui-même habite sur les lieux au 110 rue Ann.



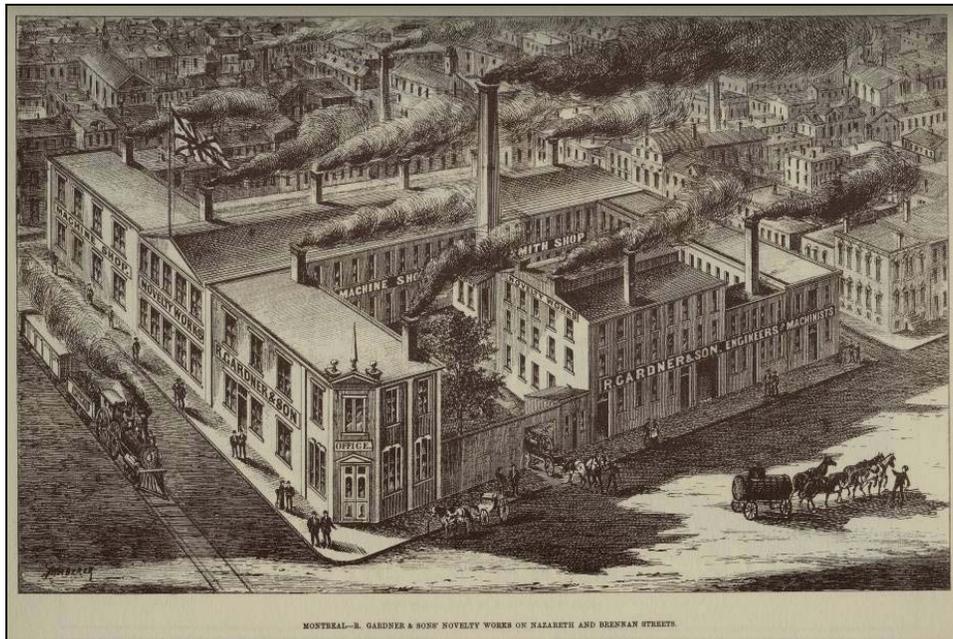
Poste de pompiers #3 sur la rue Wellington en 1874

Source : De Volpi et Winkworth, *Montréal, Recueil iconographie*, volume 2

Au sud de la rue Wellington c'est un monde industriel extrêmement dense. Le **(J) Poste de Pompiers #3** est stratégiquement localisé au 154-156 rue Wellington, coin sud-ouest de Dalhousie. Ce nouveau poste est construit en 1871 et remplace celui de 1847 érigé après le grand feu de Griffintown de 1845. La plupart des pompiers sont des Irlandais.

L'industrialisation intense du sud de Griffintown est due principalement à la proximité du canal de Lachine, mais un deuxième facteur important est l'arrivée du chemin de fer Grand Tronc en 1871 sur la rue Brennan proche du canal. En effet, le Grand Tronc décide de construire un lien direct avec le port et, partant de la grande ligne à côté des ateliers de Pointe-Saint-Charles, la bretelle ferroviaire traverse le canal à côté de la rue Wellington et suit l'alignement de la nouvelle rue Brennan pour gagner la rue de la Commune au niveau de la rue Prince.

Regorgeant d'industries lourdes, on descendra la rue Nazareth vers le sud à partir de la rue Wellington pour trouver en succession :



La bretelle Brennan avec un train du Grand Tronc passant la Novelty Works de Robert Gardner & Son en 1874

Source : De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 2

- **(17) John Linton, Coopers**, (#55 Nazareth), fabricant de barils
- **(18) John D. Lawlor, Sewing Machine Manufacturing Co.** (48-58 Nazareth), fabricant de machines à coudre.
- **(19) Robert Gardner & Son, Novelty Works** (40-54 Nazareth, 55-63 Dalhousie, et le côté nord de la rue Brennan), fabricant de machines à vapeur pour les industries, de la machinerie industrielle pour boulangeries et confiseries, des tours pour sculpter le bois ou le métal, des presses mécaniques pour la reliure de livres, de l'usinage du métal sur commande.
- **(20) John McIntosh, Vulcan Iron Works** (39 Nazareth et 36-38 Brennan) de part et d'autre de la rue Brennan et donc de l'axe ferroviaire du Grand Tronc, fabricant de pièces lourdes pour la voirie ferroviaire (aiguillages, croisements obliques, croisements bretelles, etc.).
- **(21) William C. White, Vulcan Boiler Works** (46-50 Brennan coin sud-ouest de Nazareth), fabricant de chaudières, réservoirs, citernes, pont métalliques, bateaux.
- **(22) J.C. & R.S. Weir, Machinists** (31 Nazareth), une compagnie qui offre des services d'usinage.
- **(23) Baylis Manufacturing Co.** (16-28 Nazareth), fabricant de vernis, peinture, encres, huile de machinerie, graisse pour les essieux.
- **(24) Norris & Carruthers, Flour Warehouse** (85-87 rue de la Commune, coin nord-est de Nazareth), un gros entrepôt à farine en face du canal.

- **(25) James Wright, Storage Warehouse** (90 rue de la Commune, coin nord-ouest de Nazareth), un entrepôt industriel en face du canal.



Vulcan Iron Works, Archives nationales du Canada,
collection Andrew Merrilees, PA 202873, 1860

La Vulcan Iron Works sur la rue Brennan en 1860 avec une nouvelle locomotive prête à livrer

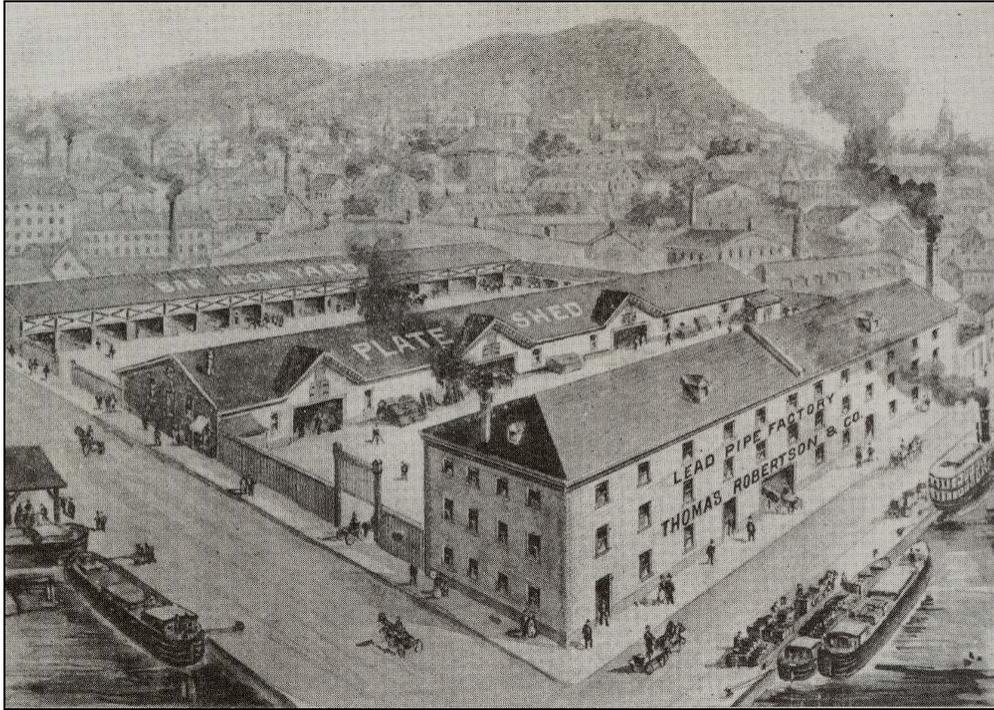
Source : Photo collection Merrilees, Archives nationales du Canada, PA-202873

Il en est de même pour la rue Dalhousie. En descendant vers le sud, on y trouve en succession, après la **(19) Robert Gardner & Son** que nous venons de voir :

- **(26) David Campbell, Cooper & Warehouse** (36-48 Dalhousie à partir du coin sud-ouest de Brennan), fabricant de tonneaux et barils, avec un entrepôt sur la rue Brennan en face de la ligne ferroviaire de Grand Tronc.
- **(27) Joseph A. Cushing, Wood Merchant & Public Weigher** (41 rue Dalhousie au coin sud-est de Brennan), une cour à bois et une balance publique pour peser les charges.
- **(28) David Morrice & Co., Cartage** (34 Dalhousie), une société de charretiers pour le transport des marchandises.
- **(29) Charles B. Mahan, Empire Works** (7-29 Dalhousie), fabricant d'outils agraires, de cuves, de poêles, de quincaillerie, de colonnes et de piliers de fonte.
- **(30) John Cowan, Ammonia Manufacturer** (3 Dalhousie, coin nord-est de la Commune), fabricant d'engrais, de pesticides et de produits chimiques industriels.

- **(31) Entrepôt industriel** (coin nord-ouest de Dalhousie et de la Commune).

Tournant le coin à la rue de la Commune et remontant vers le nord la rue Colborne (Peel), face au canal et ses bassins, on trouve :



La Lead Pipe Factory de Thomas Robertson & Co sur les rues de la Commune et Colborne (Peel) en 1890

Source : Robert Lewis, Manufacturing Montreal

- **(32) Thomas Robertson & Co., Lead Pipe Manufacturer** (2 Colborne et 112 de la Commune), un grand fabricant de tuyaux de plomb et certainement un fournisseur important de la New City Gas Works.
- **(33) Crathern & Caverhill, Hardware Storehouse** (12 Colborne et 32 Ann), l'énorme entrepôt du grossiste en quincaillerie le plus important au Canada, construit en 1870, qui ajoutera un deuxième entrepôt semblable à côté en 1885 (voir Griffintown en 1912, chapitre 2.3.1).
- **(34) David Morrice & Co., Ice House** (30 Ann), la grosse glacière derrière Crathern & Caverhill.
- **(35) George F. Hartt, Coal Dealer** (18 Colborne, coin sud-est de Wellington), une énorme cour à charbon desservie par le Grand Tronc.

Poursuivant sur la rue Wellington vers l'ouest, on parcourt un paysage d'entrepôts avant d'arriver à nouveau au canal :



NOTMAN, William, *The Montreal Warehousing Company*, Musée McCord, Archives photographiques
Notman, MP 011 / 9243, vers 1875

Montreal Warehousing Co., le plus gros complexe pour le stockage des céréales, vers 1875
Source : Photo Notman, Musée McCord, MP 011-9243

- **(36) Wellington Stores** (entrée au 10 rue Shannon, coin nord-ouest de Wellington), une cour de gros entrepôts industriels.
- **(37) Anthony Force, Coal Warehouse** (225-229 Wellington coin nord-ouest 30-34 Colborne), entrepôt de charbon.
- **(38) Montreal Warehousing Co.** (232-250 Wellington entre les rues Colborne et Murray, sur le bassin à farine du canal), le plus gros bâtiment de Griffintown, un long silo à grains construit en 1870-71. Ce silo se ravitaille en céréales provenant des Grands Lacs et peut les expédier dans des vaisseaux océaniques à vapeur à partir du bassin (le grand bassin en face servant de lieu de virage 360° aux navires), ou encore par convoi ferroviaire Grand Tronc sur la bretelle Brennan pour aller au port hivernal de Portland dans le Maine.
- **(39) George F. Hartt, Coal Dealer** (260-270 Wellington au bord du canal), un grand entrepôt couvert pour le stockage à sec du charbon provenant de sources états-uniennes via le Saint-Laurent et les Grands Lacs, de source canadienne de la Nouvelle-Écosse, ou bien britannique, toutes deux remontant le Saint-Laurent.

- **(40) L'ancienne chapelle Sainte-Anne** de 1698, servant probablement de manufacture de roues pour charrues à l'entreprise de Robert Rolston, Wheelwright, une charronnerie à l'adresse 4 et 6 rue Young (donc sur le côté est de la chapelle), ou bien servant de manufacture de barils à l'entreprise Andrew Holliday, cooper, à l'adresse 247 rue Wellington (donc directement devant la chapelle). Cette chapelle devenue une manufacture disparaîtra définitivement durant les années 1880 non loin de son deux-centième anniversaire.

Au nord de la rue Wellington et cachées dans le vaste milieu résidentiel irlandais que constitue la partie de Griffintown entre les rues Colborne (Peel) et McCord (de la Montagne), il y a quelques usines isolées. On en trouve deux sur la rue Smith (Wellington d'aujourd'hui) et deux autres sur la rue McCord :

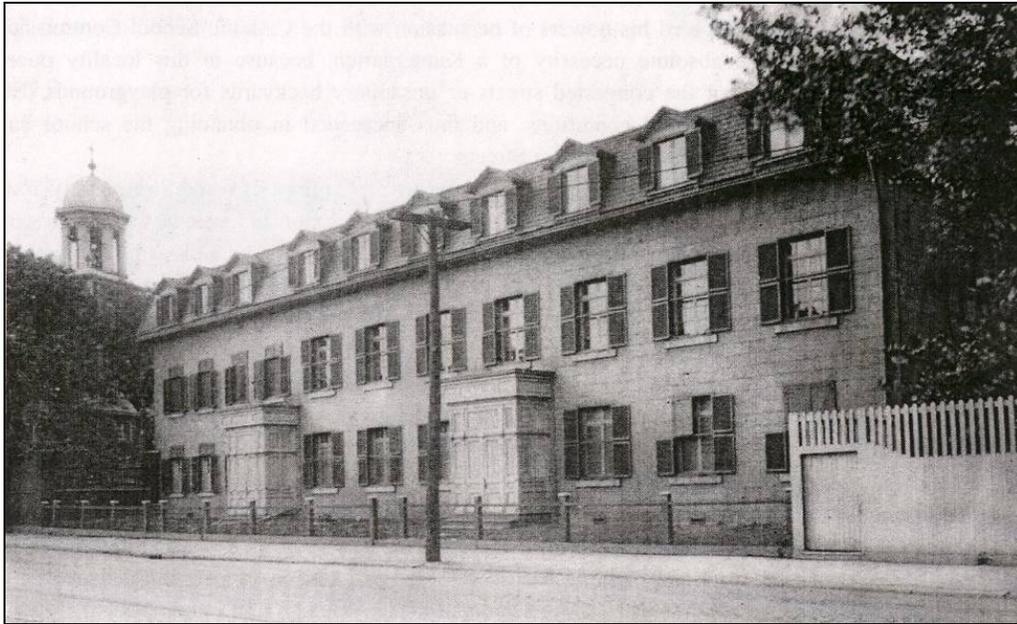
- **(41) Wilson, Patterson & Co., Naval Stores** (36-38 Young, coin nord-ouest Smith), un entrepôt et fournisseur du matériel nécessaire pour construire, équiper et entretenir les navires.
- **(42) J. W. Patterson & Co., Roofing Materials Manufacturer** (47 Murray, coin nord-est Smith), une entreprise pour la fabrication de tout le nécessaire à la construction des toits plats de Montréal : le goudron de charbon, le gravier, le feutre goudronné, les enduits de poix, de colophane et d'étoupe, puis du vernis pour les bardeaux de bois et pour le fer.
- **(43) Alexandre Dupuy & Co., Marchands de bois** (153 McCord), cour à bois et producteur du bois scié à cannelure si populaire pour les intérieurs de maisons et bureaux au 19^e siècle.
- **(44) Joseph Cloran, Bakery** (153 McCord, coin nord-est de William), une boulangerie industrielle ouverte en 1868.



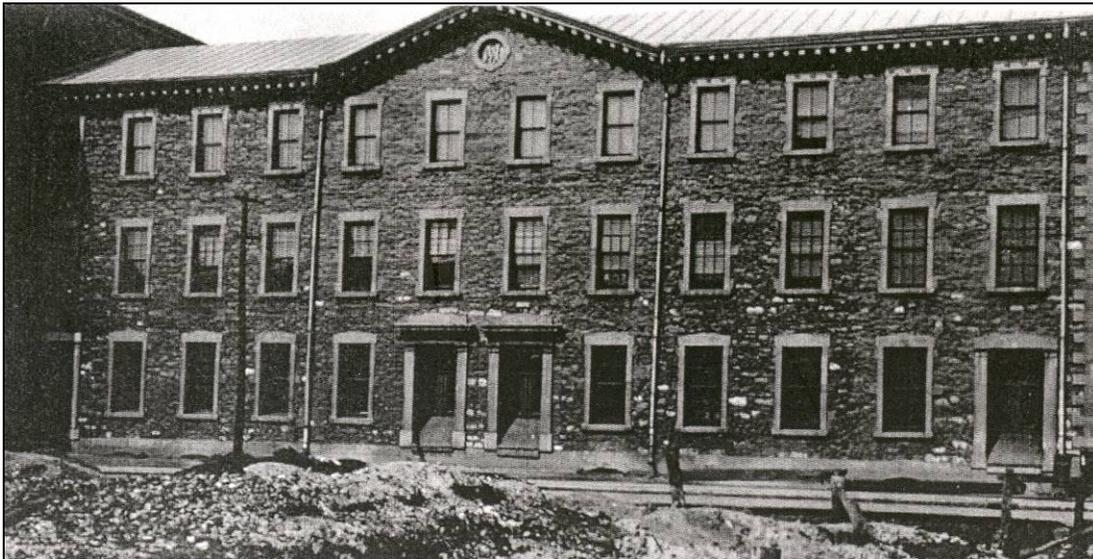
L'église Ste-Anne de 1854 au milieu des maisons ouvrières et des hangars de charbon en 1896

Source : Photo Notman, Musée McCord, View-2942

Ce milieu irlandais catholique, dans ses premiers balbutiements en 1845, a finalement éclot durant les années 1850 et 1860. **(K) l'Église Sainte-Anne**, construite en 1854 à l'angle des rues McCord et Basin, remplaçant l'ancienne chapelle Sainte-Anne de 1698 sur la rue Wellington, est de loin la plus grosse église de Griffintown. Elle est de plus localisée sur un site très visible. Le **(L) Presbytère Sainte-Anne** à côté, au coin nord-est des rues Basin et Saint-Augustin (Rieux) héberge sept prêtres sulpiciens en 1880 et sera agrandi en 1884 avec l'arrivée des Rédemptoristes. Ces prêtres sulpiciens sont trois d'origine irlandaise, deux d'origine anglaise, un d'origine écossaise et un d'origine française, ce qui traduit bien la répartition ethnique de la paroisse.



*St-Ann's Academy for Girls, construite sur la rue de la Montagne en 1864
Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures*



*St-Ann's School for Boys, construite en 1865, rue Young
Source: Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures*

Sur le plan scolaire, la communauté irlandaise s'est équipée de deux écoles, la **(M) St. Ann's Girls School & Academy**, au 102 rue McCord, derrière l'église, construite en 1864, puis la **(N) St. Ann's Christian Brothers School For Boys**, au 113-117 rue Young, angle nord-est de la rue Ottawa, construite en pierre en 1865, avec un nouveau pavillon

ajouté sur le côté nord en 1880. La **St. Ann's Young Men's Society** sera ajoutée du côté est, sur la rue Ottawa, en 1885.

Les services communautaires sont donc en place pour canaliser les énergies des garçons et jeunes hommes irlandais du quartier. Et si jamais ces énergies débordaient, le sergent irlandais John Clancy avec ses quatorze policiers installés au nouveau **(O) Poste de Police #7** (FICHE # 18), déménagé de la rue Wellington au 67 rue Young, non loin de l'école, seraient en mesure d'intervenir. Ce bel édifice en pierre de taille de 1875 a survécu jusqu'à aujourd'hui et représente un des plus précieux héritages de cette communauté irlandaise.

Il ne faut pas croire non plus que les femmes irlandaises étaient des anges, leur réputation pour une force de caractère et un esprit d'indépendance étant fort connus. L'histoire de Mary Griffin en 1804 en témoigne. Ce n'est pas pour rien que ce quartier porte le nom d'une femme irlandaise. Or, un des meurtres les plus sensationnels de l'histoire de Montréal s'est déroulé sur la rue Murray, tout proche du coin de la rue William. Il s'agit d'une dispute entre femmes irlandaises. Le 26 juin, 1876, au plus profond de la grande dépression économique du siècle, deux prostituées étaient des rivales pour les attentions de Michael Flanagan. La première se croyant avantagée, est devenue furieuse quant elle perçut que c'était plutôt sa rivale Mary Gallagher qui détournait les yeux de Flanagan. Elle prit une hache et la décapita. Cet événement, plus les guerrillas violentes qui éclataient régulièrement aux élections, les feux de joie, ou plutôt de rébellion, dans les rues de Griffintown lors de la Fête de la reine Victoria, les rixes de tavernes, disputes familiales, chicanes interminables entre Irlandais protestants et catholiques, expliquent bien la présence des 15 policiers au poste #7. Clancy et compagnie étaient fort occupés. Ce poste, miraculeusement intact, mérite une plaque commémorative.

Le dernier élément communautaire à noter est la présence de la **(P) St. Ann's Mutual Building Society** au 245 rue William, coin nord-ouest de la rue Murray. Cette petite société financière, fondée en 1875 par Daniel Phelan, un Irlandais, fonctionne grâce à une mise en

commun des économies des membres qui détiennent des parts des capitaux et tirent au sort pour emprunter des fonds pour la construction de maisons dans le quartier. Les capitaux, nourris des intérêts et des remboursements, permettent alors le roulement du fonds pour que le suivant puisse en bénéficier. Cet organisme est responsable du financement de la construction de quelques maisons du quartier, mais fait faillite en 1880, sans doute à cause des difficultés associées à la grande crise économique des années 1870.

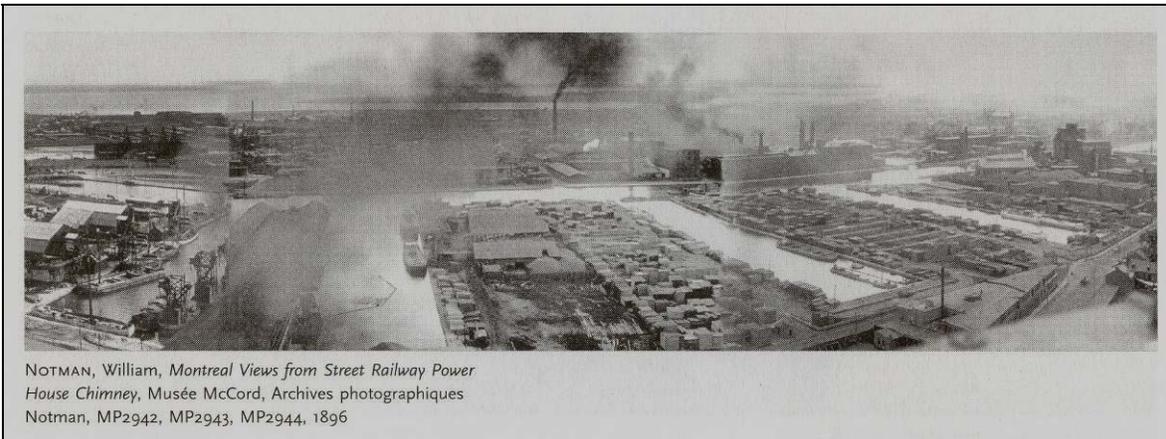
Ce milieu irlandais est devenu enfin autonome vers 1880, le quartier étant tout construit d'une part et les services sociaux étant en place d'autre part. Nonobstant les infrastructures communautaires considérables, il faut souligner la pauvreté des résidants due aux bas salaires et les mises à pieds surtout durant la crise de 1873-79. Il y aura aussi des crues fréquentes au printemps durant les années 1880. Soulignons aussi que les conditions de travail sont terribles, surtout dans les fonderies et industries chimiques. La vie est dure.

SOURCES :

- Charles Goad, Atlas of the City of Montreal, 1881.
- Charles Goad, Atlas of the City of Montreal, volume 1, révisé 1890.
- Plunkett & Brady, Plan of the City of Montreal, 1863-65.
- Plunkett & Brady, Plan of the City of Montreal, (1869) partiellement révisé 1872.
- John Lovell, Montreal Directory, 1862-63 à 1888-89.
- Ville de Montréal, Rapports annuels des services, permis de construction, 1868 à 1877.

2.2.2 Le pôle industriel des écluses Saint-Gabriel et des bassins du Canal

Des quatre fameux grands bassins du canal de Lachine dans le secteur, seuls les bassins 1 et 2 existent en 1880, servant de point d'entrée au bois et au charbon en vrac à Montréal. Les bassins 3 et 4 de part et d'autre de la rue Guy ne seront creusés que durant les années 1880. Les rues proches des deux bassins confirment bien le rôle important de l'industrie du bois dans ce secteur.



Les bassins 1-2-3-4 et leurs cours à bois en 1896
 Source : Photo Notman, Musée McCord, MP 2942 à MP 2944

Entre les rues Olier et Saint-Léon, à l'est du bassin 1, on trouve trois cours à bois **(45, 46, 47)** dont celle de **(46) Peter Donovan, Lumber Merchant**. Ces cours avaient comme voisin en face la **(48) William Brennan, Steam Saw & Planing Mill**, au 41 rue Basin, adossant la rue Olier. Dans cette usine on sciait et rabotait le bois pour le marché de construction. Au beau milieu de cet endroit, au coin sud-est des rues du Séminaire et Olier, se trouve le **(49) Steam Elevating Co.**, au 51 rue Olier, peut-être un petit élévateur à grain ou à charbon ou quelconque autre fonction impliquant un entreposage vertical.

Au 24 rue Saint-Augustin (Rioux), il semble y avoir l'entreprise de **(50) Bruno Loignon, construction navale**. Bien que Loignon y entretenait des résidences, la grosse cour semble aussi servir à une fonction manufacturière. Aucune information n'a été trouvée sur la grande cour entourée de petits bâtiments sur le côté sud de la rue Ottawa entre les rues Saint-Augustin et du Séminaire **(51)**.

Si l'on s'éloigne un peu des bassins au niveau de la rue William, à l'ouest de la rue McCord (de la Montagne), le vaste terrain sur le côté nord, avec sa sortie principale sur la rue Barré, est occupé par la **(52) Grand Trunk Railway Stables**, la plus grosse compagnie de charretiers, qui dessert le plus gros terminus ferroviaire de Montréal, la gare Bonaventure, localisée à quelques rues au nord. Cette énorme écurie remonte aux débuts des années 1860. De l'autre côté de la rue William, coin sud-est de la rue Saint-Thomas, on trouve la **(53) Alfred Savage & Son Oil Factory** (315 rue William), un fabricant d'huile et de savon, et la **(54) Robert Jamieson & Co., British American Varnish Works** (23 rue

St-Thomas), un fabricant de vernis et de lacque, et sans doute un acheteur d'huile provenant de son voisin Savage.

Aussitôt rapproché des bassins du canal sur le côté nord, on se retrouve une fois de plus dans un univers de bois. Entre les rues Ottawa et William se situe la **(55) David H. Henderson, Montreal City Steam Saw & Planing Mill** (342-344 rue William), un compétiteur de l'entreprise de William Brennan qui, comme lui, fabrique du bois scié et raboté, mais aussi des coffres et boîtes en bois.

Voisin des écuries du Grand Tronc sur la rue William, on trouve deux autres grandes cours à bois, la **(56) Dufresne & Jodoin, marchands de bois** (160 rue Barré et 360 rue William), et la **(57) Owens Brothers & Co., Wood Merchants** (389 rue William). Finalement, sur le grand lot triangulaire formé par les rues William et Ottawa en face de la rue Guy, on trouve la **(58) Charles Falardeau, Canada Warehousing and Forwarding Co.**, un gros entrepôt et expéditeur de marchandise.

À la rue Guy, les tendances industrielles déjà observées se maintiennent encore deux rues jusqu'à ce que l'on arrive à la rue Saint-Martin. Au coin nord-est des rues William et Guy, on trouve **(59) Magloire Lefebvre, concessionnaire de chevaux** (437 rue William), puis un peu plus au nord sur la rue Guy, **(60) Luc Bachand, fabricant de chariots** (125 rue Guy).

Poursuivant sur la rue William, il y a encore des cours à bois avec la **(61) Gale Lumber Yard** (449 rue William) et la **(62) Cléophas Chenette, marchand de bois** (499 rue William). Parallèle à celle-ci, sur la rue Basin, on trouve la **(63) John Renshaw, Lumber Dealer** (coin nord-ouest des rues Richmond et Basin), la **(64) John Costigan, Wood & Coal Dealer** (coin sud-ouest des rues Basin et Richmond), **(65) Benjamin Éthier, marchand de bois** (au coin sud-est des rues Basin et Saint-Martin), et la **(66) D. Morrice & Co., Ice House**, une glacière. Soulignons que John Costigan sera responsable du fameux projet résidentiel philanthropique, « The Court Dwelling » ou « Richmond Flats », construit en 1886 sur la rue Richmond (FICHE #46), le tout premier immeuble à appartements à Montréal, et toujours en existence aujourd'hui (voir chap. 2.3.2).

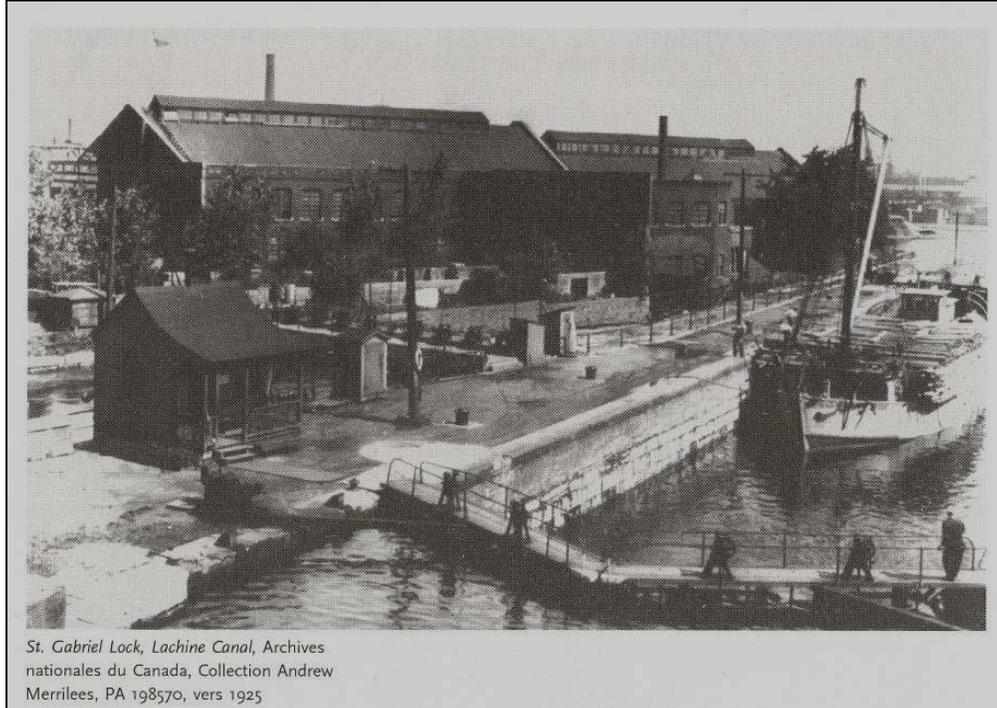
Dès que nous quittons les environs des bassins du canal, nous laissons ce milieu composé surtout d'entreprises liées à l'approvisionnement en bois de l'industrie de la

construction à Montréal, et nous passons dans le milieu des écluses Saint-Gabriel, un secteur industriel à tendance haute technologie. La concentration des usines est très marquée surtout le long du canal grâce aux biefs d'alimentation en eau.

Sur la rue Richmond, on trouve la **(67) R. J & N. Kendal, Wagon Manufactory** (244-246 rue Richmond), fabricants de chariots à livraison de colis exprès, chariots de boulangerie, chariots de charcuterie, chars de marchandises et traîneaux de toutes sortes. Sur la rue Saint-Martin, se situe le complexe manufacturier de **(68) Charles S. Rodier**, grand propriétaire foncier et immobilier de la rue Saint-Joseph (Notre-Dame) et **manufacturier de batteuses agricoles**, sans doute expédiées par le Grand Tronc à partir du terminus de marchandises Bonaventure vers les marchés agraires du Québec et de l'Ontario.

La fameuse porte d'entrée prestigieuse au coin des rues des Seigneurs et Notre-Dame, encadrée aujourd'hui par les deux édifices bancaires, n'existait pas encore en 1880 (voir chapitre 2.3.2). A la place de l'actuelle édifice de la Banque Royale (coin sud-ouest de l'entrée) se trouvait la **(Q) St. Joseph Street Methodist Church** dont le pasteur est J. B. Saunders et dont la congrégation est formée surtout d'ouvriers anglais et irlandais car cette tradition protestante libérale, évangélique et chanteuse leur est très sympathique (rappelons que la tradition de l'Armée du Salut et le mouvement du YMCA émergent tous deux du méthodisme durant cette période). De l'autre côté de l'intersection, à la place de l'actuel édifice de la Banque de Montréal, se trouve une rangée de beaux édifices commerciaux, et derrière, au 271-273 rue des Seigneurs, il y a la **(R) Caserne de pompiers #12**. Quand on remarque que la Banque d'Hochelaga et la St. Joseph Street Presbyterian Church sont situées du côté nord-ouest de l'intersection, on conclut que le haut prestige de cette porte d'entrée est déjà chose acquise avant même l'arrivée des deux importantes succursales bancaires.

Partant maintenant de la Pointe des Seigneurs entre le vieux canal de Lachine de 1825 et le bief d'aval près de la rue Basin, on y trouve la concentration industrielle la plus forte de tout le secteur à l'ouest de la rue McCord (de la Montagne). La première usine est celle de la **(69) John Smith, Threshing Machine Manufactory**, un compétiteur de Rodier dans le marché des batteuses agricoles.

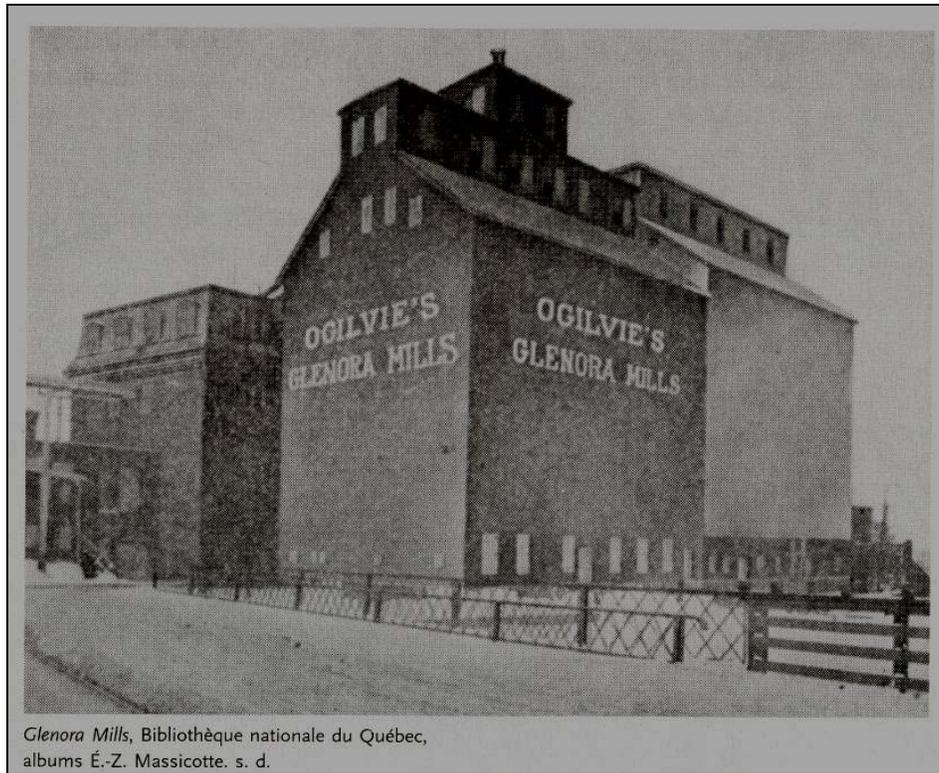


St. Gabriel Lock, Lachine Canal, Archives nationales du Canada, Collection Andrew Merrilees, PA 198570, vers 1925

La fonderie de la Caledonia Iron Works sur la Pointe des Seigneurs aux écluses St-Gabriel vers 1925.

Source : Collection Merrilees, Archives nationales du Canada, PA-198570

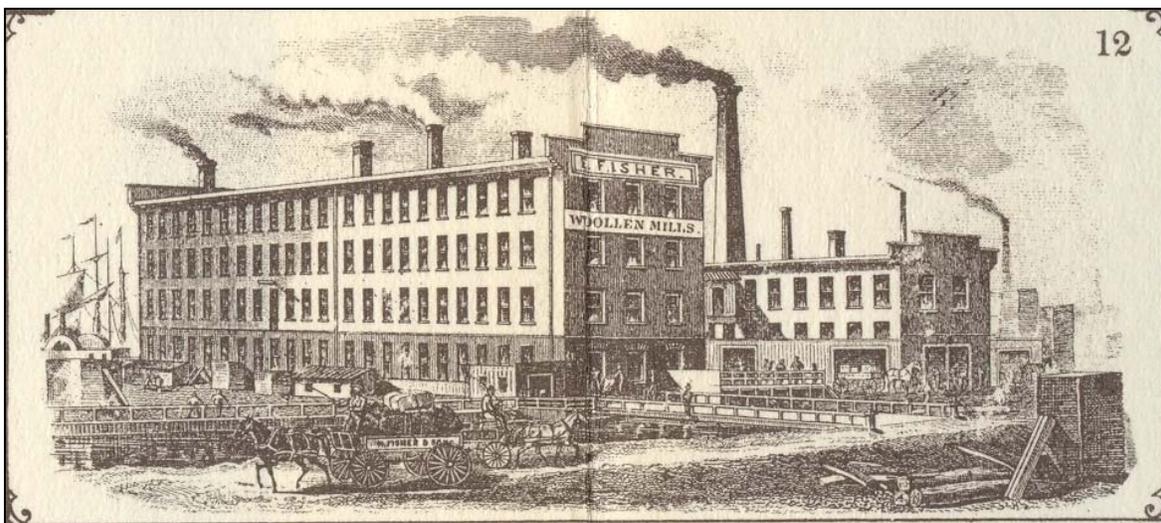
La deuxième entreprise est la **(70) John McDougall, Caledonia Iron Works**, située à trois emplacements autour des écluses Saint-Gabriel. Le premier site, celui sur la Pointe des Seigneurs, sert de fonderie et d'atelier d'usinage à la société. Le deuxième site, entre les rues Basin et William, à l'ouest de la rue des Seigneurs, sert d'atelier de fabrication de chaudières industrielles. Le troisième site, au fond de la rue William à l'angle de la rue Canning, sert de fabrique de roues et bogies ferroviaires, dont le client principal est évidemment le Grand Tronc. Fait à noter, John McDougall maintient une maison au coin sud-est des rues William et des Seigneurs afin d'y loger son ingénieur en chef Thomas Redmond.



Glenora Mills, Bibliothèque nationale du Québec,
albums É.-Z. Massicotte. s. d.

Ogilvie's Glenora Flour Mills à la Pointe des Seigneurs aux écluses St-Gabriel
Source : Album E-2 Massicotte, Bibliothèque nationale du Québec

La troisième entreprise de la Pointe des Seigneurs est aussi la plus ancienne, la **(71) Alexander W. Ogilvie, Glenora Flour Mills**, une minoterie établie en 1837 et reconstruite en 1851 suite à un incendie. Cette entreprise enjambe la rue des Seigneurs. Poursuivant du côté ouest de la rue des Seigneurs, on trouve l'usine de la **(72) Novelty Iron Works**, qui fabrique une variété de pièces en fonte. Derrière elle et accessible par la rue Basin, il y a le gros complexe de la **(73) John Fisher & Sons, Montreal Woollen Manufacturing Company**, une industrie lainière.



*John Fisher & Sons Montreal Woolen Mills sur la Pointe des Seigneurs aux écluses St-Gabriel en 1874
Source : De Volpi et Winkworth, Montréal, Recueil iconographique, volume 2*

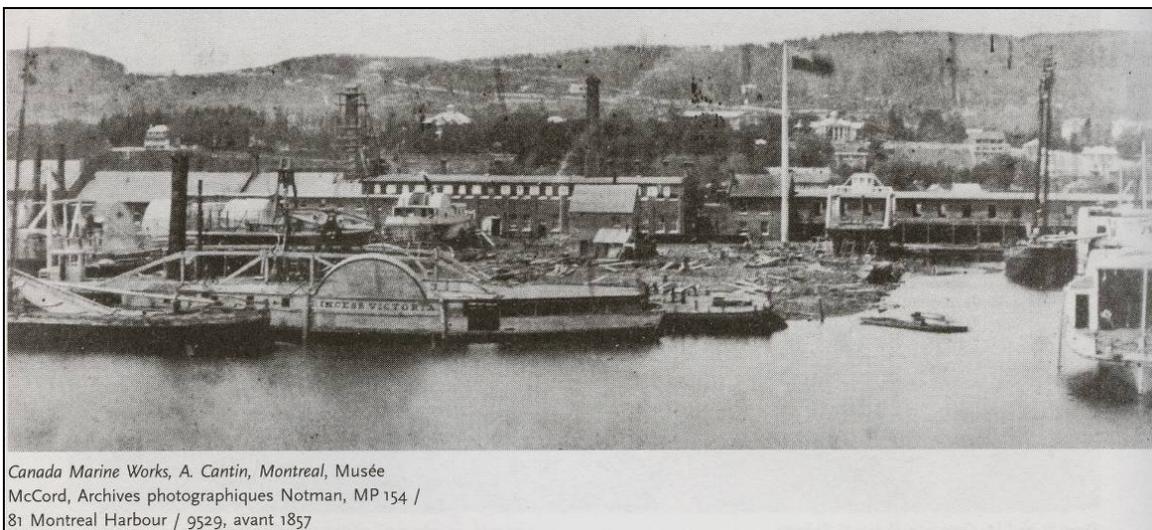
A l'ouest de la lainière, accessible par un pont traversant le bief d'aval sur le bord de la rue Basin, on trouve le complexe industriel de la (74) **Crathern & Caverhill, Nail Works** (FICHE #32). Cette usine remontait jusqu'aux années 1850, étant la nouvelle usine de fabrication de clous de George Stacey, dont nous avons déjà noté l'ancienne usine de Griffintown de 1848 au coin des rues Gabriel (Ottawa) et Prince (voir chapitre 2.1.1). Or nous savons que Crathern & Caverhill, le plus important grossiste en quincaillerie au Canada, érige son nouveau siège social et salle de montre sur la rue Saint-Pierre en 1866 (toujours existant aujourd'hui) et construit deux gros entrepôts sur la rue Colborne (Peel) en 1870-71 et en 1886 (ce dernier toujours existant aujourd'hui, voir chapitre 2.3.1).

Or durant les années 1860 ou 1870, la Crathern & Caverhill se porte acquéreur de l'usine de clous de George Stacey aux écluses Saint-Gabriel. Malgré plusieurs compétiteurs, l'usine prend de l'expansion sous la nouvelle société dynamique et en 1880 on construit la nouvelle usine en brique avec un toit plat. Cette usine très rudimentaire et solide longe l'ancien canal de 1825 et est encore intacte aujourd'hui.

L'usine suivante à l'ouest est la (75) **Robert Forsyth, Canada Marble Works** (550 rue William), un producteur des multiples éléments décoratifs en marbre typiques d'une maison victorienne. À côté, toujours à l'ouest, la (76) **D. Robidoux, fonderie** (567 rue William), est un producteur de pièces de fonte. La série d'usines sur la Pointe des Seigneurs

termine avec la **(70) Caledonia Iron Works** déjà mentionnée, celle qui produit des roues ferroviaires. Un peu au nord sur la petite rue Hunter, entre les rues Canning et Chatham, se trouve un autre bâtiment appartenant à la **(75) Canada Marble Works**, et l'usine de la **(77) Cowper & Nish, Engineers & Machinists**, qui font du travail d'ingénierie et d'usinage sur commande (31 rue Hunter).

Le dernier complexe industriel du secteur est aussi le plus gros en superficie. Il s'agit de la **(78) Augustin Cantin, Canada Marine Works**, avec adresse sur la rue Saint-Joseph (Notre-Dame). Ouvert en 1846 sur ce site, Cantin fabriquait plusieurs navires à vapeur par année typiquement avec des roues à aubes sur les côtés. La compagnie utilise deux cales sèches pour la fabrication des navires, avec les départements d'ingénierie, scierie, menuiserie, fonderie, usinage, chaudières, peinture etc. organisés autour du bassin.



Canada Marine Works, A. Cantin, Montreal, Musée
McCord, Archives photographiques Notman, MP 154 /
81 Montreal Harbour / 9529, avant 1857

Canada Marine Works, le chantier naval d'Augustin Cantin en 1857

Source : Photo Notman, Musée McCord, MP 154-81

Il est intéressant de noter que ce milieu industriel près des écluses Saint-Gabriel héberge encore en 1880 certaines maisons des industriels eux-mêmes. Bien que la majorité des gros capitalistes habitent les quartiers résidentiels bourgeois en émergence depuis les années 1840 à Montréal, nous retrouvons quelques cas de propriétaires d'usines qui vivent au milieu de leurs usines et des ouvriers, ce qui est surprenant pour une métropole comme Montréal. John Smith, par exemple, propriétaire de l'usine **(69)** fabriquant des batteuses agricoles sur la Pointe des Seigneurs, habite tout proche à cinq minutes de marche sur la rue

Richmond à côté de Lock Lane, une ruelle qu'il a ouvert sur sa propriété afin d'y construire des logements ouvriers.

N'oublions pas que même si John McDougall de la **(70) Caledonia Iron Works** habite le secteur bourgeois dans la haute ville, il prend soin de loger son ingénieur en chef, Thomas Redmond, au cœur du milieu industriel le plus intense et le plus enfumé, au coin sud-est des rues William et des Seigneurs. Cette maison sera reconstruite plus tard et servira de bureau; celui-ci reste encore aujourd'hui. La plupart des propriétaires de scieries de bois habitent aussi le secteur non loin de leurs usines. Notons le cas de William Brennan dont la grosse entreprise de scierie est sur la rue Basin, à l'est du bassin #1 au coin de la rue du Séminaire, alors que sa résidence est sur la rue Saint-Thomas, à la tête du même bassin et directement en face de son principal compétiteur, la scierie de David Henderson. On peut noter aussi que beaucoup des commerçants de la rue Saint-Joseph (Notre-Dame) habitent les rues avoisinantes comme Chatham, des Seigneurs, Saint-Martin ou Richmond.

Au-delà de cette présence bourgeoisie, cette enclave offrait des maisons pour toutes les couches sociales d'ouvriers possibles. Toutes entremêlées, on y retrouvait des maisons plus luxueuses pour les ouvriers qualifiés, des maisons modestes pour les ouvriers semi-qualifiés et non qualifiés, et mêmes des bicoques en bois pour les personnes les plus pauvres. Le seul exemple qui nous ait parvenu de ce premier groupe aujourd'hui, c'est la **(S) rangée de maisons au 22 à 34 rue Saint-Martin (le 270 Saint-Martin de nos jours)**, située au coin sud-ouest de la rue William (FICHE # 49). Construits vers 1864, le premier bâtiment de 50 pieds (30 à 34 rue Saint-Martin) semble être une série de trois unifamiliales, et le deuxième bâtiment de 40 pieds (22 à 28 Saint-Martin) semble être un quatre-plex. Le premier logeait en 1865: Ovide Lauzon, ouilleur; Benjamin Dockran, retraité; Owen McDermot, teneur de livres. Le deuxième logeait en 1865 : Thomas Abel, machiniste; Felix Sherry, minotier; Duncan McArthur, forgeron; Alexander Jeffrey, ouilleur. En 1880 la tendance vers les emplois qualifiés bien rémunérés persiste, excepté que la plupart des résidents sont français. Cet ensemble servira plus tard de bureau et d'atelier d'usinage à l'usine qui l'enveloppe.

Ce grand secteur à l'ouest de la rue McCord (de la Montagne) se divise donc essentiellement en deux parties. L'une, plus vaste, située autour de la zone des bassins du

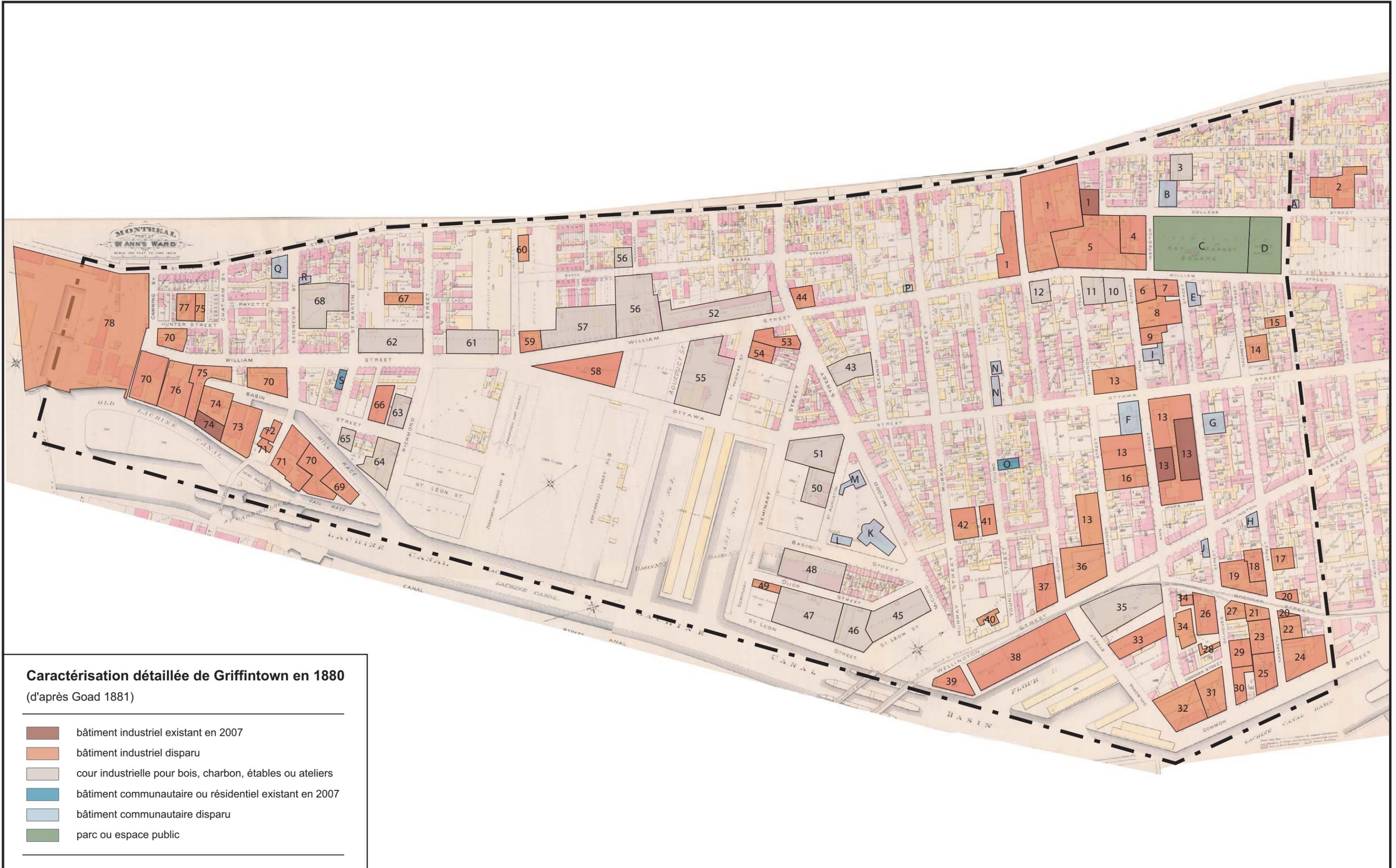
canal, entre les rues McCord et Saint-Martin, est composée principalement de scieries, cours à bois et étables avec des poches de projets résidentiels pour les ouvriers les plus pauvres, et quelques rares demeures bourgeoises. Le milieu n'est pas encore très dense ni très mature sur le plan industriel et deux des quatre bassins ne sont pas encore creusés. C'est une zone en émergence en 1880.

L'autre partie, plus petite est à l'ouest de la première, est par contre très densément construite, plus ancienne, et constitue presque un village en soi. Notons dans ce petit secteur entre les rues Saint-Martin et Canning la présence d'une des plus fortes concentrations d'usines à Montréal, presque toutes blotties entre le bief d'amont et d'aval de la rue Basin et la courbe élégante de l'ancien canal de 1825, à côté des écluses Saint-Gabriel du canal de 1845. Notons aussi la présence d'un ruban continu de commerces le long de la rue Saint-Joseph (Notre-Dame) desservant tous les besoins des résidents en épicerie, boulangerie, fruiteries et boucherie, en vêtements, chaussures et chapeaux, en pharmacies, tabac et alcool, en coiffeurs, plombiers et quincailliers, avec un avocat, un médecin, un teneur de livres, et un enseignant de musique. Notons aussi la présence, toujours sur ce même axe et au coin de la rue des Seigneurs, d'une église méthodiste et une autre presbytérienne. A quelques mètres au nord de Saint-Joseph, il y a une église catholique française et une église protestante française.

À l'intérieur de notre petit «village» des écluses Saint-Gabriel, nous retrouvons une population très variée, autant française que britannique. Ils habitent très proches les uns des autres et sans aucune ségrégation spatiale. De plus, les riches et les moyens habitent parmi les plus pauvres sans discrimination particulière. C'est un contexte peu habituel pour une métropole. Sa structure sociale et spatiale ressemble davantage à celle d'un village industriel. C'est pourquoi la notion de porte d'entrée sur la rue des Seigneurs à la hauteur de Notre-Dame est importante.

SOURCES :

- Charles Goad, Atlas of the City of Montreal, 1881.
- Charles Goad, Atlas of the City of Montreal, volume 1, révisé 1890.
- Plunkett & Brady, Plan of the City of Montreal, 1863-65.
- Plunkett & Brady, Plan of the City of Montreal, (1869) partiellement révisé 1872.
- Henry Hopkins, Atlas of the City and Island of Montreal, 1879



Caractérisation détaillée de Griffintown en 1880
(d'après Goad 1881)

- bâtiment industriel existant en 2007
- bâtiment industriel disparu
- cour industrielle pour bois, charbon, étables ou ateliers
- bâtiment communautaire ou résidentiel existant en 2007
- bâtiment communautaire disparu
- parc ou espace public

2.3 Griffintown en 1912

En dépit de l'invasion importante du quartier par les industries, les services communautaires du 19^e siècle desservant les groupes sociaux du milieu persisteront encore un temps. Les regroupements de maisons résiduelles sont de plus en plus coincés entre les grandes usines qui leur joutent l'espace. C'est la réalité constante de Griffintown depuis ses débuts, sauf que la fonction industrielle l'emporte, en 1912, devant la compétition pour l'espace. Les services destinés à la population française du quartier se retrouvent tous non loin du Square Chaboillez au nord du secteur, alors que ceux desservant la communauté anglaise et écossaise, ajouté de quelques immigrants, se situent dans l'axe Nazareth, Dalhousie et Ann. Pour la majorité irlandaise, et pour les quelques nouveaux Italiens et Polonais, leurs services communautaires sont localisés plutôt dans les axes des rues Ottawa et McCord, plus à l'ouest.

Noter que les adresses utilisées sont celles qui paraissent sur l'Atlas Goad de 1912 et dans le Montreal Directory de John Lovell de la même date, de façon à pouvoir repérer ces anciens bâtiments souvent disparus sur cette carte.

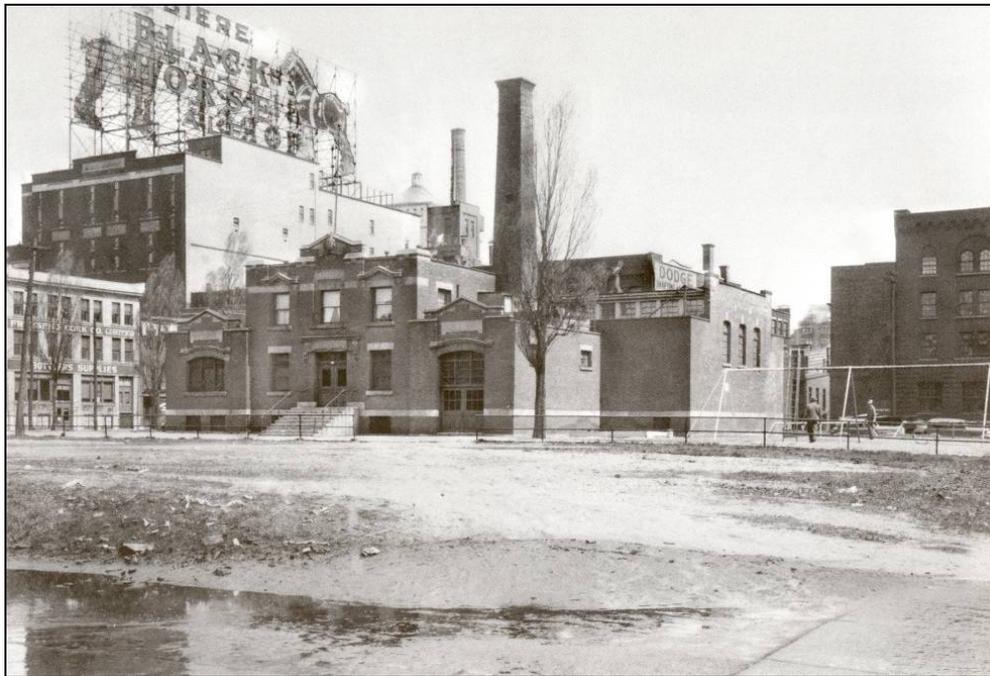
2.3.1 Le pôle industriel entre les rues Duke et McCord

Dans la partie nord-est du secteur de planification détaillée de Griffintown, **(A) l'église Sainte-Hélène** (190 rue Saint-Maurice près d'Inspector) sert au culte religieux chez les franco-catholiques. Non loin, **(B) l'école Sainte-Hélène pour filles** (5 rue Chaboillez – rue Montfort aujourd'hui – éducation fournie par les sœurs de la Congrégation Notre-Dame), et sa voisine **(C) l'école Sainte-Hélène pour garçons** (3 rue Chaboillez et 727 rue Saint-Paul, éducation assurée par les frères de Saint-Gabriel), sont toutes trois situées entre deux grosses brasseries industrielles, la Dow et l'Imperial. L'odeur de houblon dans les classes devait être forte. Le **(D) Poste de police #6**, dirigé par un capitaine et un lieutenant d'origine française, aidé d'un lieutenant d'origine anglaise, reste collé à la brasserie Dow au 32 Square Chaboillez.

Près des écoles, on retrouve **(E) l'église anglicane St. Edward** (715 rue Saint-Paul angle nord-est rue Inspector), située juste derrière l'église Sainte-Hélène. Cette église sert au culte religieux des Anglais et Irlandais d'adhésion à la Church of England, s'appelant St-Stephen's auparavant.

Du côté ouest, **(1) la brasserie Dow** (FICHE #12), localisée autour de la rue Colborne (Peel) depuis 1808, renfermait en 1912 un ensemble de 25 bâtiments datant du 19^e siècle. Seul l'édifice en pierre pour l'entreposage frigorifique de la bière (datant de 1860 sur la rue Montfort) nous reste de ce vaste ensemble du 19^e siècle. C'est actuellement le plus ancien édifice des neuf sociétés brassicoles que Montréal a connu (excluant Lachine)². En 1909, l'ensemble Dow devient l'usine principale de la nouvelle société fusionnée, la National Breweries Limited. À deux rues à l'est, à l'angle nord-est des rues Saint-Paul et Dupré, **(2) la brasserie Imperial** est ouverte, vers 1845, sous le nom de Williams. Elle est reconstruite en 1909 et incluse dans la nouvelle société fusionnée. La marque Imperial sera annulée en 1916 et l'usine servira dès lors à la marque Dawes, de Lachine, pour son «Black Horse Ale». Les deux usines de la National Breweries seront ultérieurement reliées par un tunnel sous la rue Saint-Paul pour que la mise en bouteille se fasse exclusivement chez la Dow. Tel est l'environnement des écoles et églises de l'axe Saint-Paul/Saint Maurice avec les quelques quarante maisons anciennes qui les accompagnent, dont une quinzaine en bois (donc, datant d'avant le règlement de 1851).

² Voir l'étude de Beaupré et Michaud, architectes, *Brasserie Dow, Montréal : étude des valeurs architecturales et patrimoniales*, juillet 2005, pour laquelle David Hanna a été l'auteur des chapitres historiques.



*Le bain public O'Connell sur le vieux marché au foin, avec la Brasserie Dawes et son gigantesque néon «Bière Black Horse» vers 1943
Source : Photo Ville de Montréal, VM 94 / Y1, 17, 328*

Le seul élément, mises à part les églises, qui permet de désenclaver ce milieu, c'est le grand marché au foin (**F**) **Haymarket Square** et le (**G**) **bain public O'Connell**, du nom du fameux conseiller municipal de Griffintown, situés en face, du côté sud de la rue Saint-Paul (entre les rues Inspector et Duke). C'est l'ancien terrain du Petit Séminaire des Sulpiciens. Sinon, à côté de l'église et des écoles Sainte-Hélène, on retrouve la (**3**) **William Davies Co. Ltd** (4 Square Chaboillez, angle rue Inspector) vendeur de viande de qualité aux chemins de fer et aux hôtels à proximité, puis face à l'école Sainte-Hélène, c'est la (**4**) **Alexander Ramsay & Son Co., St-Lawrence White Lead & Color Works**, un fabricant de peintures et un importateur de verre pour vitres et vitrines (6-16 rue Inspector, 732-740 rue Saint-Paul).

Au niveau de la rue William, nous retrouvons plusieurs fabriques importantes, une église et un projet résidentiel très significatif. Tout d'abord, à l'angle sud-est de la rue Dalhousie, (**H**) **l'église presbytérienne St. Mark** (128 rue William) dessert encore en 1912 une population ouvrière principalement d'origine écossaise. Il y a d'ailleurs un nombre

important de maisons derrière l'église sur les rues Duke, Nazareth et Dalhousie, secteur anglophone qui est demeuré principalement résidentiel, toutes disparues aujourd'hui.

Dès que l'on traverse la rue Dalhousie du côté ouest, le portrait change radicalement. Occupant la moitié nord de l'îlot entre les rues Anne et Dalhousie, c'est l'immense **(5) James Robertson Co. Ltd** (236-248 Dalhousie, 140-146 William, 189-201 Ann), manufacturier de tuyaux de plomberie, de drains, du matériel pour soudures, de raccords de plomberie en laiton, de mastic pour fenêtres et de plomb blanc pour peinture (et donc un fournisseur de A. Ramsay & Son, en face). Cette grosse compagnie avec son siège social sur William maintient des succursales à Saint-John, Toronto et Winnipeg.

Du côté nord de la rue William, à l'angle de la rue Inspector, l'imposant bâtiment de la **(6) Crescent Manufacturing Co. Ltd** au 2 rue Inspector, l'actuelle 350 (FICHE #9), fabrique des chemises pour hommes et femmes, des colliers et manchettes pour hommes, des complets et des sous vêtements pour femmes et enfants. Cet excellent édifice industriel de cinq étages de style roman, qui est tributaire de l'empire Dominion Textile d'Andrew Gault, est construit en 1901 par Andrew et Frederick Gault, riches manufacturiers d'origine écossaise, et subsiste aujourd'hui sous le nom de Condos Lowney, puisqu'il avait été pris en main, plus tard, par la chocolaterie Lowney. La Crescent était un gros employeur de femmes du quartier, comme la Lowney le serait plus tard

À côté de la Crescent, on retrouve la **(7) Walter M. Lowney Co. of Canada Ltd** au 165-171 rue William, l'actuelle 1009-15 (FICHE #10), l'une des grosses chocolateries du Canada, particulièrement reconnue pour sa fameuse «Cherry Blossom», une cerise maraschino avec son sirop, encastrée dans un dôme très épais de chocolat avec des brisures de noix. Cette usine de caractère plutôt fonctionnel en style roman de 1905 existe toujours sous le nom de Condos Lowney.

Collée à la Lowney, c'est l'usine **(8) DeLaval Manufacturing Co.** (173-179 rue William), un fabricant d'écrémeuses et d'autres machines pour l'industrie laitière à l'échelle du Canada.

Directement en face des usines Crescent et Lowney était situé le fameux projet résidentiel philanthropique **(I) Diamond Court**, construit vers 1897 par le riche

manufacturier de chaussures, Herbert Ames, qui était aussi un conseiller de ville réformiste. Fatigué par le manque d'intérêt de la Ville à résoudre les problèmes flagrants d'hygiène dans les quartiers pauvres, notamment en matière de manque de toilettes et d'eau chaude, il va décrire les problèmes d'insalubrité et de taux élevés de mortalité dans son fameux livre «City below the Hill» qui décrit les conditions de vie à Griffintown et la Petite Bourgogne. Le livre est souvent aujourd'hui une lecture obligatoire sur tous les campus universitaires du Canada dans les programmes d'histoire.

Passant à l'action à même ses propres fonds, Ames va construire Diamond Court sur la tête d'îlot de la rue William entre les rues Ann et Shannon sur un ancien site industriel, celui de la première tannerie de Griffintown, visible sur la carte Adams de 1825. Ce projet comprendra huit quatre-plex et deux duplex suivant un plan moderne sur cour et incluant les aménités de plomberie moderne. Entouré d'odeurs de chocolat, de houblon, d'amidon, de cuir, de plomb et de peinture, ce projet restera en place jusqu'au milieu des années 1960. Le site mérite au moins une plaque interprétative avec photo à l'appui. C'est l'un des premiers projets résidentiels philanthropes du Canada. Le projet Richmond Flats de 1886, un peu plus à l'ouest, et le projet Rosaire Prieur à Pointe-aux-Trembles de 1916 en sont deux autres.

La dernière compagnie manufacturière sur William à ce niveau est celle qui contribue la belle odeur de cuir au milieu. La **(9) Marlett & Armstrong Co. Ltd** (170-172 rue William angle sud-ouest de Shannon) est une tannerie et un négociant en cuir. Elle fabrique des couvertures de qualité pour livres, du cuir pour souliers et pour chaises de qualité, et du cuir pour carrosses et des harnais pour chevaux. Ces marchés sont tous très actifs en 1912. D'ailleurs un client à proximité est sans doute la Montreal Carriage Works un peu à l'ouest sur la rue William.

Plus au sud, autour de la rue Ottawa, on retrouve l'axe communautaire en transformation. Au coin sud-ouest des rues Ottawa et Ann, l'église méthodiste Ottawa Street, très populaire chez les ouvriers d'origine anglaise, a disparu dans les années 1880 au profit de l'immense **(10) réservoir à gaz de la Montreal Light, Heat & Power Company**, le gros monopole de l'énergie dirigé par le capitaliste le plus puissant de Montréal, Herbert

S. Holt, aussi directeur-général de la Banque Royale du Canada. Le réservoir en brique fait 39 mètres de diamètre.

Le complexe de la fabrication de gaz de la Montreal Light, Heat and Power Co., produit à partir de la combustion de charbon, est directement au sud de la rue Ottawa entre les rues Dalhousie, Ann et Shannon. Cette société possède en 1912 sept centrales électriques et trois centres de fabrication de gaz (l'une à ville LaSalle sur le canal de Lachine, à l'ouest, et l'autre sur la rue du Havre, à l'est, étant les deux autres). Celui-ci est le site de l'ancien New City Gas Works fondé en 1847. Le complexe est formé du premier bâtiment de la **(11) New City Gas Works** (FICHE #3), construit sur la rue Dalhousie, probablement en 1847-48 et agrandi en 1861, et son bâtiment à cylindre connexe au coin sud-ouest d'Ottawa et Dalhousie. Puis le superbe édifice à réservoirs de gaz **(12) New City Gas Works** (FICHE #3), du fameux architecte John Ostell en 1859, occupe le côté est de la rue Ann (l'actuelle 141-155 rue Ann). Puis, au nord, au coin sud-est des rues Ottawa et Ann, il y a les **(13) Édifices de rangement des équipements MLH&P**. Enfin, il y a l'immense **(14) Entrepôt de charbon MLH&P**, l'actuelle 156-160 rue Ann, d'un étage de brique donnant à la fois sur les rues Ann et Shannon. Tous ces bâtiments sont encore en place aujourd'hui et méritent une stratégie de conservation très sérieuse, tout particulièrement pour les sites **(11)** et **(12)**.

Directement au sud du complexe MLH&P, entre les rues Dalhousie et Ann, on retrouve la **(15) Miller Brothers** (120-128 rue Dalhousie et 105-121 rue Ann), offrant des services de machinistes et d'ingénierie, de constructeurs de machines, et un lieu de fabrication de poulies à friction et des roulements pour essieux. De même, au 110 rue Ann, on trouve une vieille usine, la **(16) Mount Royal Foundry**, déjà là en 1880.

Plus haut sur la rue Dalhousie, au coin sud-est de la rue Ottawa, la **(17) Booth Copper Company of Toronto Ltd** (165-179 rue Dalhousie), occupant l'ancienne église anglicane St-Stephen et des bâtiments connexes, est une fonderie pour le cuivre et le laiton.

À côté de cette fonderie, le chemin de fer transcontinental Canadien Nord (devenant le Canadien National en 1918) entretenait ses écuries de charretiers, **(18) la Canadian Northern Railways Barns** (144-146 rue Nazareth), afin de s'assurer la transmission de marchandises entre les usines de Griffintown, ses navires au port et ses trains. Les chemins

de fer Canadien Pacifique et Grand Tronc maintiennent aussi de pareilles étales dans Griffintown. Au 131-133 Nazareth, on retrouve **(19) la Dominion Bottle Trading Co.**, un des recycleurs de bouteilles de Griffintown.

Coincée au beau milieu de cet univers industriel, on retrouve, sur la rue Ann, juste au nord de la rue Ottawa, **(J) l'école William Lunn** (171-173 rue Anne). Située dans un environnement des plus fascinants, bruyants et odoriférants pour les enfants des familles anglaises et écossaises, et plus récemment, de nouvelles familles juives et orthodoxes russes qui s'ajoutent au quartier depuis 1900, cette école est un agrandissement de l'ancienne école anglo-protestante St. Ann School.

Au coin nord-ouest de l'ancienne rue Wellington (l'actuelle rue Smith) et la rue Ann, il y a la **(20) N.K. Fairbanks Co.** de Montréal et Chicago (185-191 rue Wellington, 82 rue Ann), fabriquant de l'huile des graines de coton et du lard, très utilisés à l'époque pour la cuisson, le savon «Polly Prim» et le fameux nettoyant à poudre «Gold Dust», très réputé et connu pour ses publicités ayant pour thème des enfants afro-américains (la publicité utilisant des images caricaturales d'Afro-américains est très populaire aux États-Unis à cette époque).

Passant du côté sud de l'ancienne rue Wellington, l'actuelle rue Smith, on entre dans un univers encore plus industriel duquel il ne reste que peu de traces aujourd'hui. Tout d'abord, au 136 rue Wellington, coin sud-ouest de Nazareth, la **(K) Nazareth Mission Hall**, une mission de l'église presbytérienne, œuvre auprès des nombreuses familles protestantes irlandaises, écossaises et anglaises, surtout les vieillards et enfants, habitant toujours les rues Duke, Nazareth et Dalhousie vivant auprès des usines.

Au prochain coin de rue à Dalhousie, il y a aussi le **(L) Poste de pompier # 3** au 154-158 rue Wellington, défense essentielle contre le risque majeur d'incendie dans ce milieu où les industries et entrepôts en bois foisonnent encore.

Plus au sud, sur l'axe de la rue Brennan, le chemin de fer Grand Tronc chemine depuis 1871 dans la rue, reliant le port à la cour de triage à Pointe-Saint-Charles. Les trains de marchandises sont organisés, soit en direction de l'océan Atlantique aux ports d'hiver de Halifax ou de Portland, ou bien vers les marchés à l'intérieur du continent à Toronto et

Chicago sur la ligne du Grand Tronc. Plusieurs industries profitent de ce lien ferroviaire stratégique.

Au coin nord-est des rues Brennan et Nazareth, la **(21) Church & Dwight Ltd.**, (37 Nazareth, 31-39 Brennan), manufacturier de la fameuse «Arm & Hammer» bicarbonate de soude, connue encore aujourd'hui dans toutes les cuisines du continent, fabrique à partir de cette usine. En face, la **(22) J & R Weir Ltd** (34-40 Brennan et 25-33 Nazareth) est un ancien fabricant de chaudières maritimes et de pièces d'acier pour le montage de coques de bateaux. C'est aussi une firme d'ingénierie maritime.

La tête de l'îlot Nazareth-Brennan-Dalhousie, côté nord, est le site de la **(23) Robert Gardner & Son Ltd, Novelty Iron Works** (40-54 Nazareth, 43-47 Brennan, 56-65 Dalhousie), une ancienne compagnie qui fabrique des machines à vapeur, de la machinerie industrielle, de la machinerie pour boulangers et confiseurs, des fours à bobines, des tours à métaux, des essieux, des poulies et des engrenages. Du côté du 65 rue Dalhousie, le complexe semble abriter aussi la Dominion Architectural Ironworks Ltd, fabricant de décorations architecturales en fer, probablement en sous-location.

Du côté sud de Brennan, aussi en tête d'îlot, se retrouve la **(24) Canada Metal Co. Ltd. of Toronto** et la **Sclater Asbestos Company** (44 Nazareth, 50-56 Brennan, 37-47 Dalhousie). Outre les produits d'amiante de la Sclater, probablement des couvertures industrielles à l'épreuve du feu, la Canada Metal offre une production de tuyaux de plomb, des puisards, de la soudure et des feuilles de plomb. Au 46 rue Dalhousie, coin sud-ouest de Brennan, une nouvelle compagnie juive de teinture de fourrures, la **(25) Silverberg & Son**, s'est installée là probablement sans rattachement à la ligne ferroviaire.

Plus proche des berges du canal la **(26) Montreal Cotton & Wool Waste Co** possède au moins trois entrepôts pour le recyclage du coton et de la laine contenus notamment dans les vêtements usés (34-38 Duke; 4-8 Duke et 151-153 de la Commune; 8-14 Nazareth et 173-175 de la Commune). Les charretiers juifs, appelés chiffonniers, sont connus pour leur arpentage fréquent des rues de Montréal à ramasser des vêtements usés dans les quartiers résidentiels de la ville. C'est un des premiers créneaux économiques que se taille cette nouvelle population fuyant les persécutions du nord-est de l'Europe. La

Montreal Cotton & Wool Waste à Griffintown est leur destination finale où ils se font payer pour leurs guenilles.

Au 16 à 26 Nazareth, on retrouve la **(27) Peddlar People Limited** qui semble être une toute nouvelle industrie installée dans l'ancienne usine Baylis. La Peddlar offre une large gamme de produits pour l'industrie de la construction, notamment de la fourrure d'acier pour les murs, des plafonds d'acier, des bardeaux de métal ainsi que des murs extérieurs en métal, des angles et des montants de murs intérieurs en acier, une étoffe pour le renforcement du béton, des matériaux de recouvrement de toits et des conduits d'eau en acier.

En tournant le coin sur la rue de la Commune, au 177-183, la **(28) Jack Watson & Co.** fabrique des teintures et, à côté, à l'angle de la rue Dalhousie, la **(29) John Cowan & Co. Ltd.** (191-193 rue de la Commune et 1-15 rue Dalhousie) est un important fabricant de produits chimiques, notamment des engrais et des acides. Juste à côté, au 19-27 rue Dalhousie, la **(30) Parker Foundry Co. Ltd.** crée depuis longtemps des pièces coulées en fonte pour l'industrie et les consommateurs.

Un très gros et ancien complexe industriel situé à l'extrémité ouest de la rue de la Commune, la **(31) Thomas Robertson & Co. Ltd** (201-215 rue de la Commune, 8-14 rue Dalhousie, 2-4 rue Colborne, l'actuelle rue Peel) fabrique des tuyaux de plomberie depuis des décennies, mais avec l'usine agrandie, elle offre aussi des chaudières, des radiateurs, de la soudure et des fournitures pour plombiers et ferblantiers. La société a son propre département d'ingénierie.

Face à un bassin du canal de Lachine au 8-10 rue Colborne (Peel) et avec entrée principale au 30-40 rue Ann, c'est la **(32) Dominion Transport Co. Ltd**, une grosse compagnie de charretiers, filiale du Canadien Pacifique. Elle sert de lien entre les industries de Griffintown et du canal, puis les navires du CP, la gare Windsor et les cours ferroviaires de marchandises du CP à Outremont et à Hochelaga.



Les entrepôts Caverhill, Learmont & Co. (toit noir) et Mussens Ltd (toit gris) sur le bassin de la farine en bas à gauche, vers 1930

Source : Ville de Montréal, photo aérienne

Toujours en face d'un bassin du canal de Lachine se retrouvent deux gros entrepôts identiques en pierre, la première (33) **Caverhill, Learmont & Co.** construit en 1870 (12 rue Colborne et 50 rue Ann), puis la deuxième (34) **Mussens Ltd.** (FICHE #1), construit en 1886 (24 rue Colborne et 56 rue Ann, l'actuelle 65 rue Peel). Les deux entrepôts à grande surface appartenaient à la même société au 19^e siècle, la Crathern & Caverhill, probablement le plus important grossiste de quincaillerie et de pièces en métal au Canada. Elle faisait affaire avec la plupart des industries du voisinage³.

L'entrepôt de la Mussens Ltd. (FICHE #1) existe toujours et devrait faire l'objet d'une restauration de la façade et d'une interprétation historique. Outre son rôle important au 19^e siècle comme expéditeur des produits lourds de Griffintown vers l'ouest, grâce au canal, elle va entreprendre un deuxième rôle encore plus important à partir de 1906 quand la Mussens l'acquiert. Elle fournira les équipements nécessaires à la construction ferroviaire du deuxième gros boum ferroviaire de 1903 à 1916 (pilote par les chemins de fer Canadien

³ Voir l'étude de Beupré et Michaud, architectes, Crathern & Caverhill : étude architecturale et historique, mars 2005, pour laquelle David Hanna a été l'auteur des chapitres historiques.

Nord, Grand Tronc Pacifique, Témiskaming & Northern Ontario sans parler des gros projets de reconstruction du Canadien Pacifique et du Grand Tronc). Elle va aussi participer au boum minier du nord du Québec et de l'Ontario en fournissant du matériel spécialisé. Avec les annexions municipales massives à Montréal de 1905-1910, elle fournira dès 1910 des équipements aux contracteurs municipaux reliés au domaine municipal.

Sur le flanc nord de la Mussens, desservi par le chemin de fer Grand Tronc sur la bretelle Brennan, la **(35) Hartt & Adair Coal Co.** est un gros vendeur de charbon anthracite en provenance de la région Lackawanna dans le nord-est de la Pennsylvanie. Ce charbon de qualité qui brûle avec peu de fumée est extrait et expédié à Montréal par la société Delaware & Hudson dont le chemin de fer transfère son trafic au Grand Tronc à Rouses Point à la frontière. C'est un charbon utilisé par plusieurs industries et surtout par le marché résidentiel.

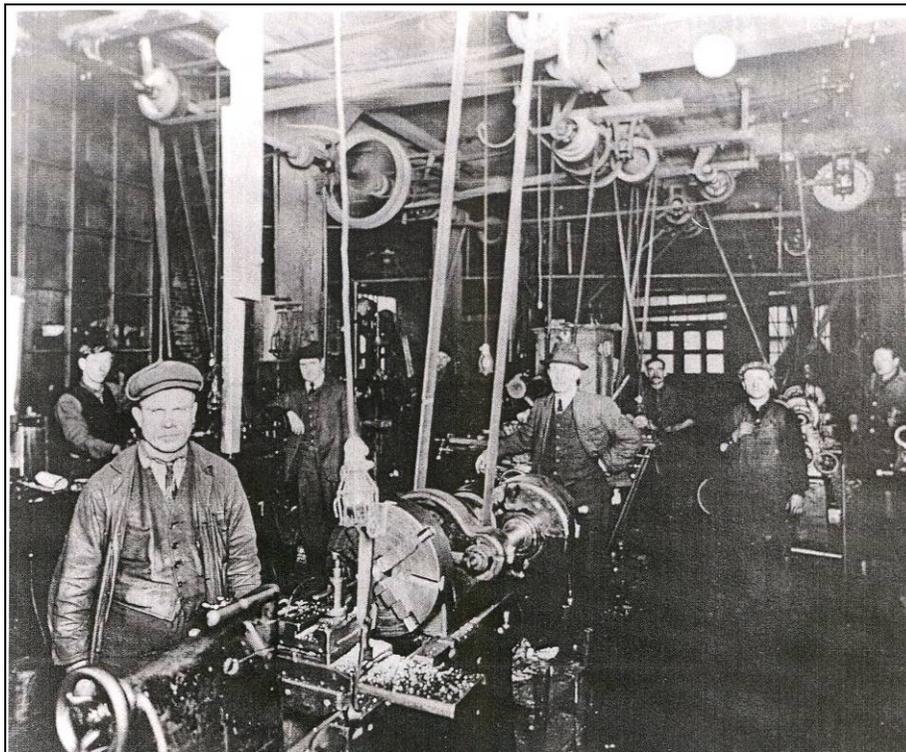
Longeant le canal depuis 1870, la **(36) Montreal Warehousing Co.** (au 234 rue Wellington, l'actuelle rue Smith) est un des plus gros bâtiments de Montréal. Construit en pierre, ce grand silo à grains est desservi par des lacquiers et océaniques d'un côté, sur le bassin à farine du canal, et de l'autre, par un embranchement de la ligne ferroviaire du Grand Tronc sur Wellington. Bien que dépassé par les nouveaux silos #1, 2 et 5 au port, ce vieux silo sert encore, compte tenu de l'importance du trafic des céréales à Montréal.

Sur le bord du canal à côté du pont ferroviaire pivotant du Grand Tronc, se trouve la **(37) Canadian Fairbanks Co.** (270-272 rue Wellington, l'actuelle rue Smith). Cette usine de forme triangulaire est la filiale canadienne du grand fabricant de balances industrielles aux États-Unis.

Une autre industrie du secteur du même gabarit que la Dow, la Montreal Warehousing ou la MLH&P, c'est la **(38) Phoenix Bridge & Iron Works Limited** (2-22 rue Shannon et l'équivalent sur Colborne). Il s'agit du compétiteur états-unien de la Dominion Bridge à Lachine, et bien que de taille plus modeste, cette usine réussit à obtenir de gros contrats pour des ponts en fer et acier et squelettes d'édifices sur le marché canadien. Son projet le plus important est le malheureux premier pont de Québec qui s'effondre dans le Saint-Laurent en 1907 avec une perte de 75 vies.

Toujours du côté nord de l'ancienne rue Wellington, à l'angle nord-ouest de la rue Colborne, la **(39) Dominion Machinery Supply Co.** (223-229 rue Wellington, l'actuelle rue Smith) est probablement un fournisseur de machines au secteur. Derrière elle, au 30-32 rue Colborne, l'actuelle rue Peel, se situe la **(40) Ives Modern Bedstead Co.**, fabricant de lits en métal devenus très populaires depuis la fin 19^e en remplacement des lits en bois.

Longeant l'ancienne rue Wellington, avec adresse civique au 8 rue Young, se trouve la **(41) Union Cold Storage Co. Ltd.** Cet entrepôt frigorifique desservi par un embranchement de la bretelle Brennan du Grand Tronc, sert probablement au stockage de fruits et légumes expédiés par le chemin de fer. Derrière, au 1 rue Murray, se situe la **(42) H. W. Petrie of Montreal Ltd**, fabricant de machines dont les salles de montre sont sur la rue Saint-Jacques. Au 23-25 rue Murray se retrouve la grande cour et les écuries de l'important charretier **(43) Cunningham & Wells Ltd.** qui assure surtout le lien entre les industries de Griffintown et le port.

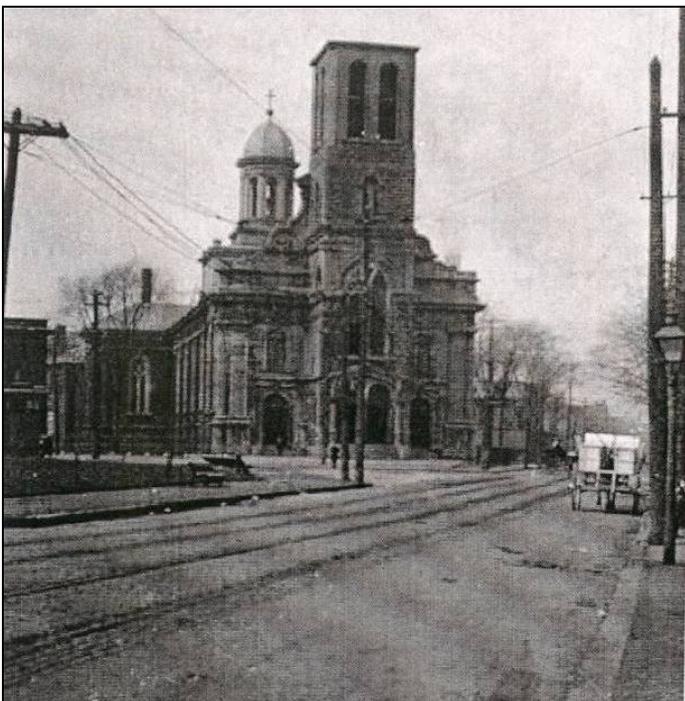


*Un atelier d'usinage sur les rues William et Murray en 1920
Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures*

Finalement, pour compléter ce vaste ensemble industriel du sud de Griffintown, à l'angle nord-ouest des rues Smith et Young, on retrouve **(44) l'entrepôt de la Wilson & Paterson Co.** (36-38 rue Young), grossiste en huile, produits chimiques, fournitures pour les armateurs et le charbon Lehigh Valley de l'est de la Pennsylvanie. À côté, à l'angle nord-est des rues Smith et Murray, c'est la **(45) Dominion Foundry Supply Co. Ltd.** (47-53 rue Murray), un fournisseur d'équipements aux multiples fonderies de Griffintown.

À partir de la rue Smith, l'actuelle rue Wellington, à l'ouest de la rue Colborne (Peel), on passe dans la zone résidentielle et communautaire des Irlandais catholiques, les Irlandais protestants préférant demeurer aux côtés des ouvriers anglais et écossais du côté des rues Duke, Nazareth, Dalhousie et Ann, donc à l'est de Colborne (Peel).

Le plus important édifice communautaire de Griffintown et le symbole par excellence du milieu ouvrier irlandais, c'est **(M) l'Église Sainte-Anne**, construite en 1854 à l'angle des rues McCord (de la Montagne) et Basin. Il y avait sept pères rédemptoristes qui desservaient la paroisse et savaient fort bien comment composer avec un milieu ouvrier dans lequel la violence de rue, la violence familiale, l'alcoolisme et la misère étaient des malheurs qui guettaient constamment les résidents.



L'église Ste-Anne vers 1919

Source : Richard Burman, *20th Century Griffintown in Pictures*

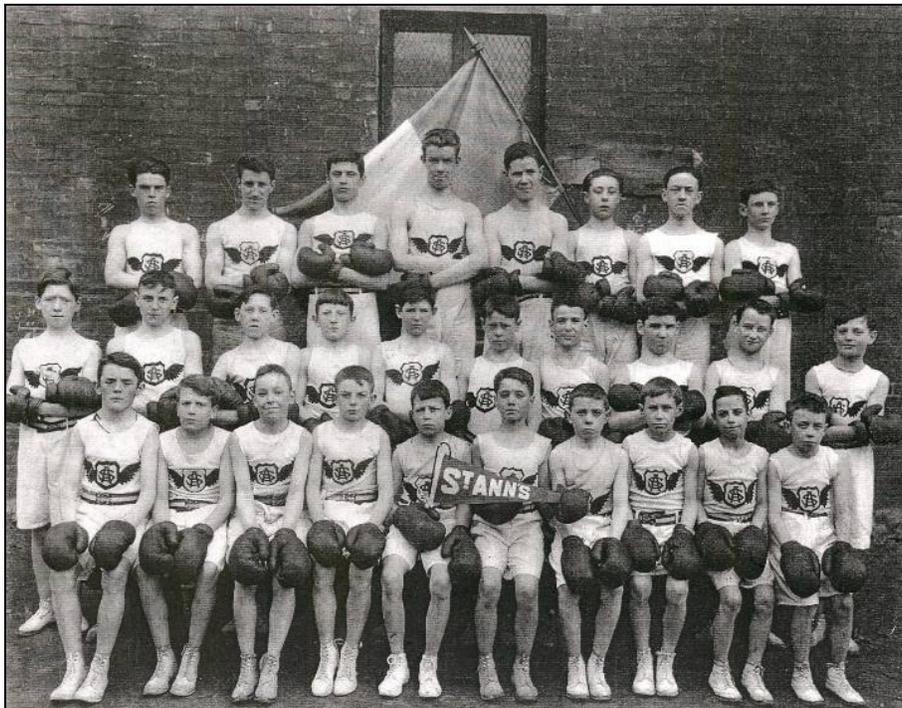
Rattaché à l'église, à l'angle des rues St-Augustin et Basin, le **(N) Presbytère Ste-Anne** (33 rue Basin) servait de grande maison collective aux prêtres, y compris les sœurs qui assuraient le ménage et la cuisine, et aussi d'école de formation aux missionnaires rédemptoristes qui y logeaient avant d'aller en Afrique ou ailleurs.

À partir des noms des prêtres, trois sont francophones (Lemire, Jaquin et Giroux), ce qui laisse entendre que la population ouvrière canadienne-française du milieu devait quand même se faire servir à la Sainte-Anne, en plus des paroisses avoisinantes de Saint-Joseph et Sainte-Hélène. Les quatre autres prêtres sont tous anglophones mais d'origines mixtes (Mac Phail et Walsh, Irlandais; McDougald, Écossais; Holland, Anglais). Les nouveaux paroissiens Italiens et Polonais du quartier n'ont aucun prêtre issu de leur culture.

Le troisième bâtiment du fameux triangle communautaire, celui-ci à l'angle des rues St-Augustin (Rioux) et McCord (de la Montagne), c'est la **(O) St. Ann's Girls Academy** (102 rue McCord), construite en 1864 et encadrée par les Sœurs de la Congrégation Notre-Dame (secteur anglophone).

Au sud devant l'église se présente le **(P) Square Gallery**, nouvellement agrandi en forme de triangle, et au sud de celui-ci, le **(Q) Bain Gallery** (280 rue Wellington) en face du pont Wellington, offrant des douches et une piscine aux résidents sans eau chaude.

L'axe de la rue Ottawa est le vrai corridor communautaire pour les Irlandais. Situé au cœur de la zone résidentielle la plus peuplée de Griffintown, entre les rues McCord et Colborne, les défilés religieux s'y faisaient aux temps des fêtes. À l'angle nord-est des rues Ottawa et Young, on retrouve la vénérable **(R) St. Ann's Boys School** (113-127 rue Young) construit en 1859 et 1865 et encadrée par les Frères Chrétiens (secteur anglophone). Rattachée à l'école, la **(S) St. Ann's Young Men's Society** (157 rue Ottawa) offrait des activités sportives, telle que la boxe, et culturelles, tels que le théâtre et une société de débats, aux garçons catholiques du quartier.



Le club de boxe de la St-Ann's Young Men's Society en 1919; notez le drapeau de la Nouvelle République Irlandaise

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

Non loin, et stratégiquement placé au 67 rue Young vers 1878 (l'actuelle 217-219), le **(T) Poste de police # 7** (FICHE #18) se retrouve dans un édifice en pierre assez étroit, bien construit et typique des postes de police communautaires du 19^e siècle qui ressemblent à des maisons. Le capitaine Fennell, un Irlandais, assisté des lieutenants McGrath et O'Donnell, aussi Irlandais, supervisaient 28 hommes dans ce poste très actif. Entre les éternelles bagarres de rue où la culture locale voulait que la masculinité se démontre à coups de poings, où l'ivrognerie des hommes sortant des tavernes locales menaient fréquemment à des rixes, où le cambriolage des usines du coin était chose courante, soit par besoin, soit pour le divertissement et souvent un peu des deux (comme dans le cas des garçons qui piquaient des déchets de viande de la Davies ou la Pesner pour les lancer aux chiens de garde dans les cours à charbon avant de voler du charbon dans les temps durs), la police avait les bras pleins. Il est un miracle que ce poste ait survécu. Il mériterait une protection et une mise en valeur très forte.

La période la plus active cependant était la fête de la reine (avant 1901), ou du roi (après 1901), où la tradition locale voulait que les «gangs» allument des feux de joie dans la rue à différents endroits du quartier en essayant de déjouer les policiers et les pompiers⁴. Cette vieille tradition irlandaise semble être un phénomène symbolique de résistance à l'autorité de façon générale et probablement à la couronne britannique en particulier.

Il n'est donc pas surprenant que la nouvelle (U) **Caserne de pompiers # 3** (FICHE #19) déménage à la rue Ottawa, coin nord-ouest de Young en 1914 (actuellement le 1139 rue Ottawa), en face de l'école de garçons et à quelques pas du poste de police. Ce bâtiment très prestigieux dans un style néo-classique avec une belle tour à l'italienne, dans laquelle on séchait les boyaux d'arrosage, est le point de repère le plus important du quartier ancien. Toujours en service, il devrait faire partie d'une stratégie de mise en valeur de cet ancien cœur du quartier, préférablement comme point central d'une remise en valeur d'un secteur résidentiel moderne qui permettrait de récupérer en même temps toutes les vieilles maisons résiduelles du coin.

Quelques pas à l'ouest, au coin nord-est des rues Murray et Ottawa (à l'actuelle 1165-69 rue Ottawa), la (V) **Thomas O'Connell, Plumbing & Heating** (FICHE #20), au 181-183 rue Ottawa, servait de siège à ce fameux conseiller municipal Thomas O'Connell afin de recevoir toutes les doléances des résidants. Les triplex voisins sur les rues Ottawa et Murray, qui existent tous en 1912, lui appartiennent aussi. Son statut dans ce quartier ouvrier était considérable car il était perçu comme la seule personne capable de régler les problèmes des individus face au pouvoir de la ville. Il était perçu comme le roitelet de Griffintown et y a siégé très longtemps. Son fils, par ailleurs, sera le fondateur du fameux resort des Laurentides au Mont Gabriel.

⁴ Histoire orale récoltée de Don Pidgeon, lui-même ancien résidant de Griffintown, amateur d'histoire orale, et président de la United Irish Societies.



*St-Ann's Kindergarten au coin des rues Ottawa et Eleanor vers 1914
Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures*

Encore une rue à l'ouest, au coin nord-est de la rue Éléonor, l'église réussit enfin à construire en 1914 la **(W) St. Ann's Kindergarten** (251-255 rue Éléonor) une garderie, et école de première et deuxième années, avec des classes spéciales pour les enfants avec des problèmes d'apprentissage. Elle achète aussi une belle maison de type quatre-plex datant des années 1890, au 287-289 rue Éléonor, pour servir à la **(X) St. Ann's Day Nursery**, une pouponnière (FICHE #25). Ces deux services, encadrés par les Sœurs de la Providence, servent à dépanner les mères de famille qui doivent travailler dans les usines du quartier comme la Gault ou la Lowney et qui n'auraient pas de grand-mère ou de fille aînée qui pouvaient garder les enfants durant le jour.

L'édifice résidentiel qui abritait la pouponnière (l'actuelle 287-289 rue Eleanor), en fonction jusqu'aux années 1960, existe toujours et sert actuellement de bureau au déménageur King's Transfer Van Lines. Avec ses beaux panneaux décoratifs en terre-cuite (fabriquées à l'usine Montreal Terra Cotta dans l'est de Montréal) cet édifice bien conservé est à la base du réseau moderne de garderies au Québec. Il mérite une attention patrimoniale particulière.

Il existe quelques usines éparpillées à travers ce milieu surtout résidentiel dont la plus notable est située à l'actuelle **284-316 rue Murray** (FICHE #24) au nord d'Ottawa. Il s'agit de l'usine (46) occupée conjointement par la **J. Watterson & Son** (124 rue Murray en 1912), un fabricant sur commande de pièces d'acier, de verre et de ciment, et la **William Jessop & Sons Ltd.** (138 rue Murray en 1912), filiale de la société à Sheffield en Angleterre qui fait de l'acier de la plus haute qualité pour la fabrication d'outils.

Cette usine existe encore et connaîtra plus tard une histoire glorieuse sous la marque CCM (voir Griffintown en 1964). Elle offre un profil très moderne et maximise l'espace vitré de façon à éclairer naturellement l'intérieur. Elle devrait figurer dans une stratégie de reconstruction et de revitalisation du secteur, toujours dans l'optique de la renaissance d'un nouveau milieu résidentiel ré-intégrant les dernières traces du vieux Griffintown.

Sur la rue Murray, à la tête de la rue Young, se trouve la fabrique de (47) **James Kenehan Wagonmaker** (225 rue Murray), un fabricant de chars en bois dont un exemplaire appartient à la United Irish Societies et est utilisé chaque année dans le défilé de la Saint-Patrick.



Le char en bois pour le transport des personnes de Griffintown utilisé aujourd'hui dans les défilés de la Saint-Patrick.

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

L'autre usine du secteur est la **(48) General Fire Extinguisher Co.** (171-175 rue McCord), un fabricant d'extincteurs de feu et installateur des systèmes de gicleurs Grinnell.

SOURCES :

- John Lovell, Montreal Directory, 1912-13, 1913-14, 1914-15.
- Charles E. Goad, Atlas of the City of Montreal and Vicinity, volume 1, 1912.

2.3.2 Le pôle industriel des écluses Saint-Gabriel et des bassins du Canal

Cette zone a été conçue pour le développement industriel et elle l'est presque exclusivement. Seules quelques maisons déjà anciennes débordent d'un peu la rue McCord (de la Montagne) abritant quelques familles irlandaises, alors qu'une bande solide de maisons se retrouve derrière la rue Notre-Dame depuis la rue McCord jusqu'à la rue Canning, abritant surtout des familles canadiennes-françaises. Pour le reste, au sud de la rue Barré, on est en présence d'un milieu purement industriel jusqu'au canal.

Deux géants du secteur des bassins se situent côte à côte entre les rues Barré et William. L'énorme centrale thermique avec sa grande cheminée, la **(49) Montreal Street Railway Power House** (347 rue William et 96 rue Barré) date de la révolution électrique de 1892 quand le réseau de tramways hippomobile s'est converti en un réseau électrifié. Localisée proche des bassins de charbon # 1 et # 2 on y fait venir des quantités prodigieuses de charbon importé de la Pennsylvanie afin d'alimenter les immenses chaudrons dont la vapeur d'eau fait tourner des turbines électriques. Une quantité effarante de fumée crache de la cheminée jour et nuit laissant un dépôt de suie se précipiter sur Montréal, et surtout sur Griffintown.



*La centrale thermique de la Montreal Street Railway sur la rue William en 1896
Source : Photo, Musée McCord, 106, 800-II*

L'autre géant, présent dans le quartier depuis les années 1860, c'est la **(50) Shedden Forwarding Co. Ltd** (200 rue Barré) avec un énorme complexe d'étables pour les chevaux et leurs charrettes de marchandises. Affiliée au chemin de fer Grand Tronc, elle dessert aussi les chemins de fer Grand Tronc Pacifique, Central Vermont et Intercolonial, tous ayant comme terminus la gare Bonaventure située de l'autre côté de la rue Notre Dame. Il s'agit du plus gros terminus de marchandises à Montréal et la Sheldon est la plus grosse compagnie de charretage.

Directement en face de l'autre côté de la rue William, on retrouve un bâtiment triangulaire au 372-400 abritant la **(51) F. Tremblay & Cie** négociants de bois avec une scierie et une fabrique de portes et de châssis, moulures, persiennes en bois, œuvres de bois tourné, planchers de bois franc ainsi que la **(52) Montreal Carriage Works**, à la même adresse qui semble appartenir à la même société, et qui fabrique des chars lourds pour le

transport de la marchandise, incluant des pneus solides de caoutchouc. La **(53) Cour à bois Tremblay** est à côté.

Allant plus à l'est vers la rue Saint-Thomas, on retrouve la grande cour de la **(54) North American Scrap Iron & Metal Co.** (332 rue William), une grande cour à ferraille. Il n'est donc pas surprenant que les quatre bassins du Canal de Lachine situés en face de l'autre côté de la rue Ottawa servent au débarquement de matières premières pour l'alimentation générale de Montréal en bois, charbon, sable et gravier, puis plus spécifiquement les compagnies mentionnées ci-haut. Les **(55) Cours à bois des bassins # 3 et # 4** occupent une superficie immense. La **(56) Farquhar Robertson & Co.** (278 rue Ottawa) maintient un énorme entrepôt pour le charbon bitumineux, le charbon anthracite et le coke pour les fonderies. La **(57) Montreal Sand & Gravel Co. Ltd**, localisée entre les bassins # 1 et # 2, vend de la silice, des sables de Châteauguay, de l'Outaouais et de Sorel, et du gravier de rivière.

Du côté ouest du bassin # 1, le long de la rue du Séminaire, la **(58) Evans Brothers Ltd** (25 rue du Séminaire) vend du charbon et du bois, et la **(59) Ogdensburg Coal & Towing Co.** (17 rue du Séminaire) est l'agent pour la vente du charbon anthracite provenant des mines pennsylvaniennes du chemin de fer Delaware, Lackawanna & Western. De l'autre côté de la rue Olier se trouve une grande cour appartenant à la **(60) George Reed & Co., General Roofing Contractor** (37 rue Olier). Ce contracteur de toitures y fabrique l'asphalte pour les toits plats.

Quelques entreprises plus modestes se retrouvent au nord du bassin # 1, telle que la **(61) Victoria Marble Works** (269 rue Ottawa) dont le propriétaire est évidemment un Italien, C. Mariotti, fournissant des éléments en marbre pour les maisons et bureaux de Montréal. Plus loin, au 23-29 rue St-Thomas, c'est la **(62) R.C. Robert Co. Ltd**, fabricant de vernis pour la finition du bois. Au 168 rue McCord c'est la **(63) Albert Soaps Ltd**, fabricants de savons pour la lessive et les besoins domiciliaires et industriels.

Remarquablement, il ne reste rien de toute cette activité industrielle importante, même pas les bassins du canal qui ont été remplis. Seule l'enveloppe de la centrale de tramways demeure encore en place sans cheminée et fortement transformée.

L'unique bâtiment intègre est en fait un bureau, d'une élégance peu commune, au triangle formé par les rues McCord et Rioux (St-Augustin). Il s'agit d'une remarquable entreprise, le siège social de la **(64) Lachine Rapids Hydraulic & Land Co.** (158-162 rue McCord, 61-63 rue Rioux). Ce beau bâtiment de deux étages en brique rouge, muni d'une belle pierre en coquillage baroque avec le nom et la date 1896 inscrite dessus, représente un compétiteur à la Montréal Light, Heat and Power, le gros conglomérat de gaz et électricité. C'est la société qui a érigé une centrale hydro-électrique sur le bord des rapides de Lachine à LaSalle. Offrant un défi compétitif à la MLH&P, Herbert Holt, fin stratège qu'il était, a réussi vers 1903 à l'absorber dans son monopole. L'édifice sur la rue McCord est alors occupé par la F. Forde Ltd., une entreprise de construction. C'est un bâtiment à conserver.

À l'extrémité ouest des bassins, à la tête du bassin # 4, l'un des bâtiments industriels les plus importants de Montréal est encore intact aujourd'hui. Formant les trois-quarts de l'îlot Guy-William-Richmond-Notre-Dame, il s'agit de la deuxième usine de la **(65) Northern Electric & Manufacturing Co.** (814 rue Notre-Dame). Cette compagnie, filiale de la Bell Téléphone, à la fine pointe technologique de l'époque, ouvre sa première usine de fabrication de téléphones, câbles, etc. sur la rue Lucien L'Allier en 1890. Celle-ci sur la rue Guy est beaucoup plus grosse et est construite en 1906 sous les dessins de W.J. Carmichael, architecte. La troisième sur la rue St-Patrick, encore plus grosse, est construite en 1913 et agrandie en 1926 et 1929. Les trois usines représentent bien l'expansion des réseaux téléphoniques au 20^e siècle et heureusement sont encore toutes trois en existence. Ce trio, avec le siège social de la côte Beaver Hall, sont essentiels à la compréhension du rôle moteur qu'a joué et joue encore Montréal dans les technologies des communications modernes.

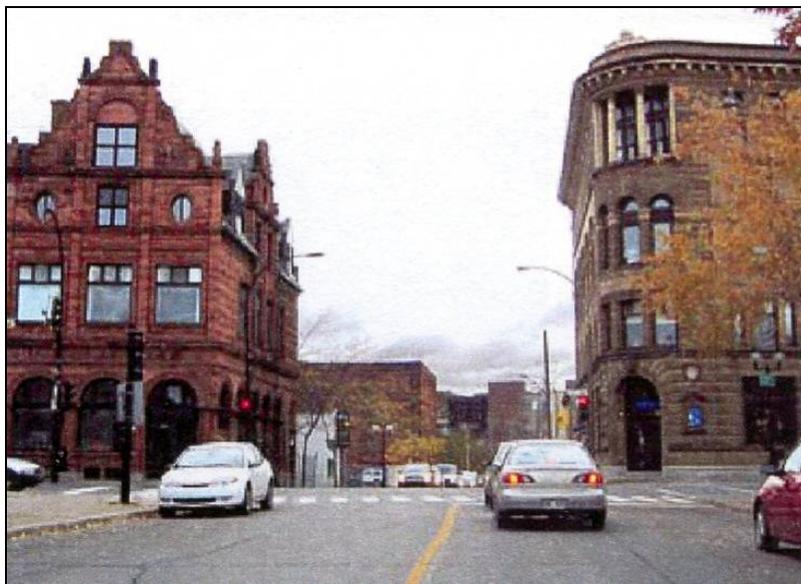
Celui qui nous intéresse, sur la rue Guy, est aménagé sur cour intérieure avec des percées rythmées pour mieux éclairer les espaces intérieurs. À l'extérieur, il s'agit d'une approche très sobre inspirée de la Renaissance italienne, le tout en brique. Le bâtiment est représentatif de la place primordiale de Montréal dans les télécommunications.

Acculé dans le recoin de l'îlot de la Northern Electric, avec adresse au 257 rue Richmond, se trouve encore un des plus remarquables pionniers résidentiels du Canada. Il s'agit du premier immeuble à appartements de Montréal, peut-être du Canada entier. Œuvre

philanthropique de la famille Costigan, des marchands de bois et de charbon probablement d'origine irlandaise protestante si on se fie aux noms, **(Y) The Court Dwelling**, (connu sous le nom de Richmond Flats en 1912) est construit en 1886 en forme de U abritant 18 logements sur quatre étages avec un espace commun pour les enfants. Issu du mouvement britannique de philanthropie avec ristourne de 5% sur son investissement, cet édifice de la Artisans Dwelling House Company a été restauré et mérite une reconnaissance plus marquée comme premier jalon national vers du logement sain et abordable.

Passé la rue Richmond, deux autres cours à matières premières, en référence au canal et au bassin # 4 se retrouvent l'une, la **(66) Canadian Sand & Gravel**, au 102 rue Basin et l'autre, la **(67) St-Lawrence Lumber Co.**, au 469 rue William. Un fabricant de chars, la **(68) George Mayberry, Carriagemaker** (491 rue William) exerce son métier dans un complexe au coin de la rue St-Martin. Mayberry pour sa part, habite à Verdun.

On entre dans la zone des grosses industries des écluses St-Gabriel où l'approche traditionnelle est marquée concrètement et symboliquement par la vieille rue des Seigneurs et deux nouvelles succursales bancaires au coin de la rue Notre-Dame. Il ne s'agit guère de petites succursales mais plutôt de deux grands édifices très prestigieux, dignes du secteur financier de la rue Saint-Jacques et dont les plans sont signés par les deux firmes d'architectes les plus cotés de l'époque.



*La porte d'entrée de la rue des Seigneurs avec ses deux banques
Source : Ville de Montréal, Les dialogues de Griffintown*

La **(Z-1) Bank of Montreal** (924 rue Notre-Dame) en style Queen Anne de grès rouge importé est l'œuvre de Andrew Thomas Taylor en 1894-95 et la **(Z-2) Merchant's Bank** (940 rue Notre-Dame), rebaptisé Banque Royale en 1901, est un grand palazzo de la renaissance italienne digne de Florence avec quatre étages de brique importée, l'œuvre des frères William & Edward Maxwell en 1895. Ce portail prestigieux est peut-être le plus beau portail de Montréal.

La Banque Royale est particulièrement intéressante parce qu'elle abrite aux étages supérieurs une multitude d'organismes sociaux ethniques, pour la plupart des sociétés secrètes, particulièrement rattachés à la communauté irlandaise; la liste est impressionnante:

- Independent Order of Forresters # 147, Court Fulford
- Independent Order of Forresters # 20, Wellington Lodge
- Canadian Order of Forresters, Court Freedom
- Catholic Order of Forresters # 126, St-Anthony's Court
- Hochelaga Degree Lodge # 1
- International Order of Odd Fellows # 33, Star of Westmount
- Sons of England # 39, Yorkshire Lodge
- St-Jude's Court
- Loyal Star of the West Court
- Young Irishmen's Literary and Benefit Association

Passant vers le sud sur la rue des Seigneurs, la première industrie sur le chemin est la **(69) Sadler & Haworth** (au 511 rue William, coin nord-est des Seigneurs), un fabricant de courroies en cuir, essentielles au fonctionnement de toute machinerie d'époque à partir des arbres suspendus au plafond mus par des machines à vapeur. Cette usine, aux détails de style roman, date de 1893-94 et est toujours existante.

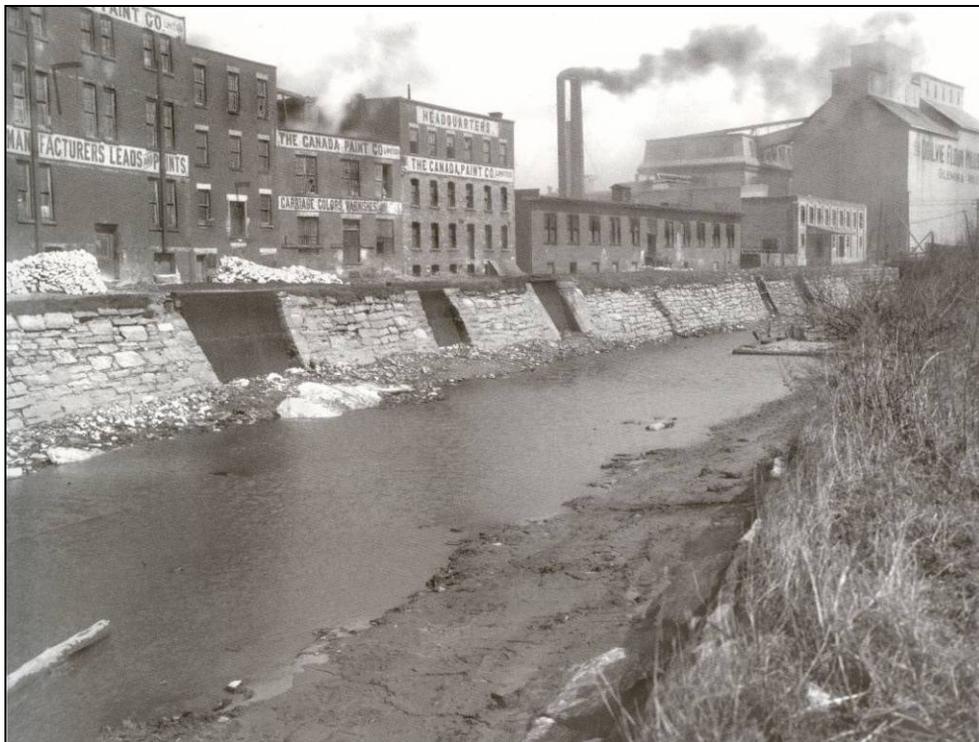
Un peu à l'est, au 492 rue William angle sud-est de la rue St-Martin, c'est l'usine de la **(70) Canadian Bag Co.** (anciennement la Canadian Jute Co.), fabricant de sacs industriels en jute et en coton, un important fournisseur industriel.

Au coin sud-est de William et des Seigneurs, au 512 rue William, c'est le bureau de la **(71) Caledonian Iron Works**, un fabricant important de chaudières avec l'usine en face entre les rues William et Basin, à l'ouest de la rue des Seigneurs. Sa fonderie la **(72)**

McDougall Foundry est localisée sur la Pointe des Seigneurs, derrière la minoterie Ogilvie.

Encore plus vieux, c'est le site de la **(73) Ogilvie Flour Mills**, au 191 rue des Seigneurs de part et d'autre de la rue, sur la Pointe des Seigneurs formée par le vieux canal de 1825 et le canal de déchargement de 1844. La Ogilvie maintient des minoteries sur la rue Mill aussi.

À l'ouest, sur le vieux canal, il y a quelques autres bâtiments, d'anciennes fabriques comme la **(74) Montreal Woollen Mills**, une lainière. Une usine ressort en particulier, celle en brique localisée sur le vieux canal ; c'est l'ancienne usine de la fameuse **(75) Crathern & Caverhill**, dont nous avons déjà vu l'entrepôt sur la rue Peel, l'usine de clous datant de 1880 et l'entrepôt de 1886 (voir chapitre 2.2.2).



*La Canada Paint, suivi de l'usine Crathern & Caverhill (la plus basse) puis la Montreal Woollen Mill le long du bief d'alimentation du Canal (vide) vers 1920
Source : Photo, Archives nationales du Canada, PA-110118*

Plus loin, deux autres usines se succèdent, l'ancienne **(76) Canada Marble Works**, dont la fonction en 1912 est inconnue, et la **(77) Canada Paint Co. Ltd** et la **Frontenac**

Ink Works, fabricants d'une gamme complète de peinture, vernis, couleurs, huiles et d'encres pour les presses d'imprimerie, se partageant la même usine au 572 rue William.

Au bout de la rue William, et toujours bordant le vieux canal, la **(78) Canada Iron & Foundry Co.**, une branche de la Caledonia, fabrique toujours des roues pour l'industrie ferroviaire au 578-600 rue William et en face au 597.

En montant la petite rue Chatham, on croise, sur la rue Hunter, une autre usine de la **(79) Canada Paint Co.** (35 rue Hunter). Cette usine existe encore aujourd'hui. Le secteur est parsemé de projets résidentiels de type duplex, quatre-plex et six-plex. Avec la fumée des fonderies, le plomb et les huiles de la peinture, la santé des résidents, surtout les enfants, devait être épouvantable.

La dernière usine du secteur, et l'une des plus vieilles, c'est la **(80) Canada Marine Works** de la famille Cantin avec ses cales sèches débouchant sur le canal, un vaste complexe fondé en 1846 et fabriquant toujours des vaisseaux pour le réseau fluvial du St-Laurent, du Richelieu et de l'Outaouais. On accède à cette usine par la 1058 rue Notre-Dame. Bien que la zone industrielle continue, c'est ici que la ville de Montréal se terminait et par conséquent l'annexe au secteur Griffintown aussi.

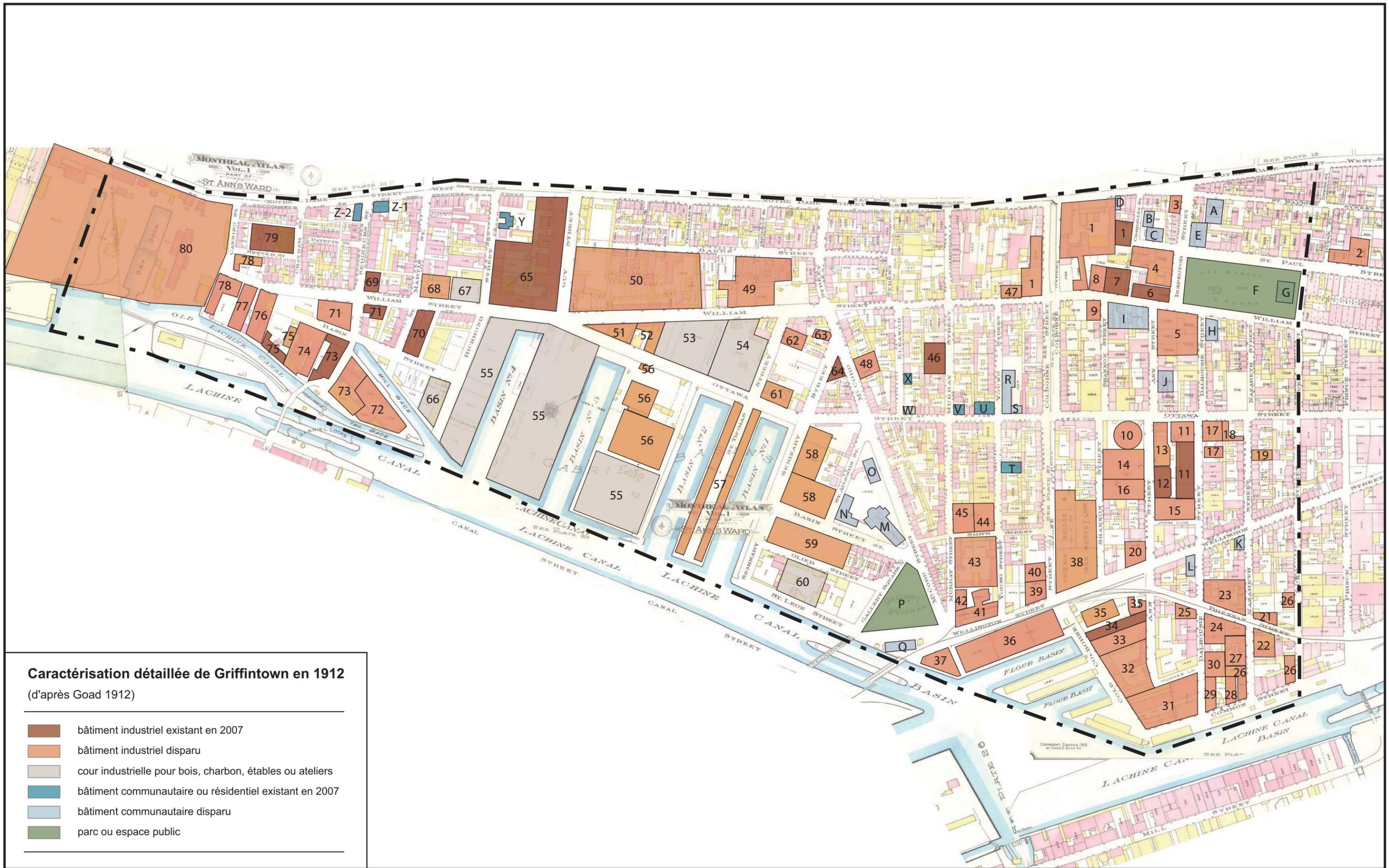
Certaines tendances observées en 1880 se sont maintenues. Par exemple, le développement peu dense de la zone des bassins persiste et les occupations du sol sont plutôt extensives. Notons particulièrement l'énorme complexe d'étables entretenu par la compagnie Shedden. Notons aussi le gigantisme de la centrale électrique de la Montréal Tramways. Même l'arrivée d'une nouvelle entreprise, la Northern Electric, se traduit par un complexe industriel de taille considérable.

La tendance de la zone des écluses vers la forte densité et la juxtaposition de fonctions incompatibles a été maintenue. La notion du village industriel toutefois, si évident en 1880, s'est effritée avec le départ de l'élite locale industrielle et commerciale. Les demeures ne sont occupées que par des ouvriers très pauvres. Aussi des institutions locales ont disparu avec la bourgeoisie. Le secteur est simplement devenu sale, enfumé et odoriférant, et très mauvais pour la santé. Mais il garde son charme grâce à sa majestueuse porte d'entrée sur la rue des Seigneurs et ses multiples canaux et écluses. Rappelons aussi

le rôle de centre de regroupement des sociétés secrètes ethniques joué par l'édifice de la Banque Royale. C'est toujours un coin différent du reste de Montréal.

SOURCES :

- John Lovell, Montreal Directory, 1912-13, 1913-14, 1914-15.
- Charles E. Goad, Atlas of the City of Montreal and Vicinity, volume 1, 1912.



Caractérisation détaillée de Griffintown en 1912

(d'après Goad 1912)

- bâtiment industriel existant en 2007
- bâtiment industriel disparu
- cour industrielle pour bois, charbon, étables ou ateliers
- bâtiment communautaire ou résidentiel existant en 2007
- bâtiment communautaire disparu
- parc ou espace public

2.4 Griffintown en 1964

Après une dernière poussée industrielle des années 1920 aux années 1950, l'activité industrielle ralentit rapidement vers 1964 au profit d'un exode vers la banlieue et du développement d'un nouveau réseau autoroutier déjà en construction. En 1963, la Ville de Montréal, décide de réaffecter le zonage de Griffintown à des fins industrielles, espérant ainsi profiter de l'arrivée de l'autoroute Bonaventure, au cœur du quartier, pour le transport des marchandises. Ce faisant, elle condamne les fonctions résidentielles et institutionnelles, et le quartier, toujours en pleine de vie, avec son réseau communautaire particulièrement actif durant les années 1950, périlite rapidement. La politique industrielle de la Ville ne générera pas retombées significatives. C'est donc ce portrait d'un quartier ré-industrialisé mais stagnant, dont les aspects communautaires sont voués à disparaître sous peu, que cette description de 1964 nous permet de voir.



Le défilé du Corpus Christi aux années 1950, une animation urbaine qui disparaîtra sous peu

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

2.4.1 Survol des dernières modifications industrielles

Le noyau institutionnel anglo-protestant a complètement disparu, probablement en raison du chambardement de son environnement autour des rues Dalhousie, Nazareth et Duke, provoqué par l'arrivée du grand viaduc du Canadien National. L'église anglicane St. Edward n'existe plus, ni l'église presbytérienne St. Mark, et l'école protestante William Lunn est fermée et vendue. Même son grand centre communautaire, le Griffintown Club, a été vendu. C'est donc la fin de cette communauté de Griffintown, composée surtout d'Irlandais protestants, d'Écossais et d'Anglais qui ont déménagé ailleurs.

Pour ce qui est de la communauté franco-catholique, elle tient encore mais pas pour longtemps. Ses quatre bâtiments sont encore en place en 1964, mais **(A) L'église Sainte-Hélène**, au 928 rue St-Maurice, sera démolie en 1971, et **(B) le presbytère Sainte-Hélène**, au 938 rue St-Maurice (FICHE #8), nouvellement construit en 1923 dans un style monumental Beaux-Arts, sera recyclé en poste de police et très maladroitement remanié avec un nouveau revêtement de brique effaçant tous les détails autour et à l'intérieur des fenêtres, avec l'élimination du fronton postiche classique et surtout l'ajout d'un troisième étage en cuivre très mal proportionné et non harmonieux. On gardera heureusement les deux belles entrées monumentales en pierre.

Les deux écoles fonctionnent encore, **(C) l'école Sainte-Hélène pour filles** (431 rue Monfort) et **(D) l'école Sainte-Hélène pour garçons** (955 rue St-Paul), mais elles disparaîtront aussi avec le reste de la paroisse dans quelques années. Le **(E) Square Haymarket** des années 1860 existe encore entre les rues St-Paul et William mais il est coupé en deux par le viaduc du Canadien National et sert de stationnement d'automobiles. À l'autre extrémité, le **(F) Bain O'Connell**, au 371 rue Duke, est fermé et attend sa démolition.

Au cœur de ces espaces communautaires dévastés, la nouvelle donne est l'un des plus gros projets d'infrastructure au Canada, le **(1) Viaduc du Canadien National** (FICHE #21), menant au nouveau terminus moderne de la Gare centrale. Conçu durant les années 1920 pour relier les deux réseaux ferroviaires transcontinentaux du CN, dont l'ancien réseau du Canadien Nord, mis en faillite en 1918, et arrivant à Montréal par le tunnel Mont

Royal, et l'ancien réseau du Grand Tronc, mis en faillite en 1920, et arrivant à Montréal par le Pont Victoria et la Pointe-Saint-Charles.



Le grand pont-levis du Canadien National avec le pont pivotant du Grand Tronc sur la bretelle Brennan, vers 1942

Source : Photo collection Dominion Bridge, Archives nationales du Canada, PA-202868

Le (1) **Viaduc du Canadien National** (FICHE #21) est une série de bâtiments en béton armé de deux étages, sur le toit desquels circulent les convois voyageurs du Canadien National. La série de bâtiments a été construite en 1931, mais à cause de délais dans la construction de Gare centrale, les trains n'y circuleront qu'à partir de 1943. Le premier édifice, partant du sud, celui entre les rues Ottawa et William, servait de stationnement intérieur de deux étages avec un atelier de menuisiers et d'électriciens. Les deux prochains segments, entre les rues William et St-Paul, puis St-Maurice, servent à de l'entreposage pour le CN. Le tout petit segment entre les rues St-Maurice et Notre-Dame sert à une école de signalisation ferroviaire et à l'entreposage d'équipements sportifs. D'autres segments existent au nord de la rue Notre-Dame. Un pont-levis gigantesque est construit à travers le canal de Lachine.

Un autre géant du quartier est la (2) **Brasserie Dow** (FICHES #11, #12, #13). Cette brasserie sise de part et d'autre de la rue Windsor (Peel), au sud de la rue Notre-Dame, existe sur ce site depuis 1808. Le complexe a été reconstruit plusieurs fois à travers un siècle et demi, mais la configuration actuelle date essentiellement des années 1920 et 1950. Une partie seulement, (2) **l'entrepôt frigorifique Dow** (FICHE #12), date d'environ 1860, avec (3) **l'annexe en bois** de date indéterminée, la grande (4) **Brasserie et chaufferie Dow** (FICHE #13), construite en 1924-25, (5) **l'entrepôt de fermentation Dow** (FICHE #13), construit en 1920, et (6) **l'annexe de fermentation**, construit en 1952, (7) **le garage Dow** (FICHE #14), construit en 1929, (8) **l'entrepôt de maturation Dow**, construit en 1954, et (9) **l'usine d'embouteillage Dow**, construit vers 1950, et enfin (10) **le siège social de la National Breweries** (FICHE #11) propriétaire de la Brasserie Dow, construit en 1930-31.



Le complexe de la Brasserie Dow en 1955.

Source : Beaupré et Michaud, architectes, Brasserie Dow

Fait intéressant, en 1950 un tunnel amène les fûts de bière de l'usine du côté est de la rue Windsor (Peel) à l'usine d'embouteillage du côté ouest. Ce tunnel se prolonge d'ailleurs quelques 600 mètres vers l'est en dessous de la rue St-Paul, depuis la rue Montfort jusqu'à la rue Dupré où se situe la Brasserie Dawes (l'ancien Imperial), affiliée à la Dow sous la chapeau de la National Breweries Ltd. Celle-ci envoie sa bière en fût, via le tunnel, à l'usine d'embouteillage de la rue Windsor (aujourd'hui l'École de technologie supérieure). Mais, en 1964, l'usine Dawes est démolie, sans doute à cause de la nouvelle grande fusion de 1952 créant la Canadian Breweries Limited.

Dans les environs, on note **(11) l'ancienne usine DeLaval Manufacturing** acquise par la Dow, (1017-1035 rue William), disparue aujourd'hui, **(12) l'usine de la Lowney** (FICHE #10) au 1009-1015 rue William, **(13) le bureau et usine Lowney, l'ancien édifice Gault** (FICHE #9) au 350 rue de l'Inspecteur, et **(14) l'ancienne usine de peinture Ramsey**, au 952-980 rue St-Paul, disparue aujourd'hui. Ces trois usines de la chocolaterie Lowney appartiennent à la Alanco Ltée. en 1964.

Englobant les deux écoles Sainte-Hélène, c'est l'usine de viandes **(15) Pevsner Brothers Ltd.** (954-964 rue Notre-Dame et 400-434 rue de l'Inspecteur) fournisseurs aux hôtels, trains et paquebots de Montréal avec son **(16) garage** en face au 405 rue de l'Inspecteur.

Au sud de la rue William, il y a un nombre considérable d'usines. Entre les rues Duke et Nazareth, on trouve **(17) la Villemaire Frères Ltée.**, fournisseurs de matériaux pour relieurs de livres, y compris **l'Imprimerie Jacques-Cartier Inc.** (292-320 rue Duke et 840 rue William), la **(18) Canada-New Zealand Casings Ltd.** (284 rue Duke), la **(19) Dominion Metal Refining Co.** (295-301 rue Nazareth), et la **(20) Lightcraft Ltd.** (263 rue Nazareth), un fabricant de luminaires, toutes sur le point de disparaître pour la construction de l'autoroute Bonaventure.

Au sud de la rue Ottawa, toujours entre les rues Duke et Nazareth, on trouve la **(21) G. J. Esplin Ltd.** (170 rue Duke), chantier de scierie, la **(22) Wilson Machine Ltd.** (161 rue Nazareth), atelier d'usinage, la **(23) Harbour Smelting & Refining Co.** (153-159 rue Nazareth), la **(25) Empire Brass Foundry Ltd.** (133-137 rue Nazareth), et **(26) un garage de réparation de camions** (128 rue Duke). Toutes ces usines disparaîtront sous peu au profit de l'autoroute Bonaventure.

En face à l'angle nord-ouest de la rue Nazareth et de la nouvelle rue Wellington, et toujours existant aujourd'hui, la **(27) chaufferie du Canadien National**, date de 1942 environ, et alimente la série d'entrepôts du viaduc CN ainsi que la Gare centrale. Elle fonctionne au pétrole en 1964.

Au sud de la rue Wellington, entre les rues Duke et Nazareth, on trouve **(28) un fabricant de carrosses pour camions** (67-71 rue Nazareth et 68 rue Duke), la **(29) A. A. Norris Co. Ltd., Scrap Steel & Metals** (53 rue Nazareth), la **(30) Nasduke Co. Ltd.**, un

entrepôt (36-38 rue Duke), et **(31) une société pour de l'entreposage général** (30 rue Duke, 841-855 rue Brennan, 37 rue Nazareth).

Au sud de la rue Brennan, entre les rues Duke et Nazareth, on trouve la **(32) J. & R. Weir Ltd.**, un très ancien fabricant de chaudières et de pièces maritimes (25-33 rue Nazareth), et la **(33) Montreal Cotton & Wool Waste Co. Ltd.** (821-829 rue de la Commune). Ces usines disparaîtront aussi quelques années plus tard.

Au sud des rues Wellington et Smith, entre les rues Dalhousie et Nazareth, un autre ensemble d'usines sera bientôt démoli pour faire place à la grande courbe de l'autoroute Bonaventure. Il s'agit de la **(34) Fayle Coppersmith Works Ltd.** (910 rue Smith), la **(35) John Braidwood & Sons Ltd.**, machinistes (60-66 rue Nazareth), la **(36) Sanderson Newbould Ltd.** (71 rue Dalhousie), un entrepôt d'acier, et **(37) l'ancienne Novelty Iron Works** (40-54 rue Nazareth et 59-65 rue Dalhousie), devenue une fabrique à multiples locataires.

Au sud de la rue Brennan entre les rues Dalhousie et Nazareth, et toujours dans la courbe de la future autoroute, on trouve la **(38) Drummond McCall & Co. Ltd.**, une usine de chaînes (890 rue Brennan et 34 rue Nazareth), la **(39) J. & R. Weir Ltd.** (31 rue Dalhousie), annexe à l'usine principale, la **(40) Pedlar People Ltd., Metal Works** (20-24 rue Nazareth), l'entrepôt de la **(41) Norman's Transfer Ltd.** (25-27 rue Dalhousie) un important camionneur, l'entrepôt de la **(42) Montreal Cotton & Wool Waste Co. Ltd.**, (2-14 rue Nazareth), puis **(43) un entrepôt général** (941-953 rue de la Commune et 9-11 rue Dalhousie). Tout ceci va disparaître sous peu.

Au sud de la rue Smith, entre les rues Ann et Dalhousie, il reste aujourd'hui un complexe qui date de cette dernière vague industrielle. Il s'agit de la **(44) Drummond McCall & Co. Ltd.** (FICHE #2), un producteur de pièces d'acier de qualité. L'usine et le bureau (930-940 rue Smith) datent de 1923, et en 1961 sont vendus à une société qui la loue à différents locataires industriels.

Traversant la rue Brennan, on trouve successivement **(45) l'entrepôt de la United Steel Corp.** (950 rue Brennan), la **(46) Dominion Sanitary Wiper Co. Ltd.** (930-940 rue Brennan), la **(47) Standard Wiping Products Ltd.** (36-40 rue Dalhousie), la **(48) Canada**

Broom Co. Ltd. (36 ruelle Hugues et 32 rue Dalhousie), et la **(49) Fred D. Miller & Co. Ltd.** (45 rue Ann), producteur de liquide antiseptique, toutes disparues depuis.

Se rapprochant du canal, on trouve **(50) l'entrepôt de la Norman's Transfer Ltd.** (6-14 rue Dalhousie) un important camionneur, puis, là où se situe **(51) l'ancienne usine de tuyaux de plomb Thomas Robertson & Co.**, maintenant devenue un simple entrepôt (7-17 rue Colborne). Son voisin, c'est le **(52) garage de la Norman's Transfer Ltd.** (29-45 rue Colborne et 30 rue Ann) où les camions sont garés et entretenus. Tout ceci disparaîtra aussi avec la construction de l'autoroute Bonaventure. Les deux derniers entrepôts seront épargnés, la **(53) Caverhill, Learmont & Co.** (61 rue Colborne et 54 rue Ann) datant de 1870, qui malheureusement passera au feu dans les années 1990, et la **(54) Quebec Catering Ltd.** (FICHE #1), l'ancienne Mussens Ltd. et Crathern & Caverhill avant cela (65 rue Colborne), datant de 1886 et servant aux cantines mobiles. Cinq **entrepôts du gouvernement fédéral (55)** longeant les bassins du canal à cet endroit, disparaîtront aussi. En tout 34 usines et entrepôts seront démolis à Griffintown pour laisser place à l'autoroute Bonaventure en 1965-67.



Le vide se fait peu à peu dans Griffintown et les voitures envahissent (1980)

Source : Ville de Montréal, Les dialogues de Griffintown

Du côté ouest du viaduc du CN, la survie des industries est nettement meilleure, mais en raison du re-zonage industriel de 1963, les maisons disparaîtront. Il est étonnant de constater que durant les années 1960, le gouvernement provincial ait fait disparaître le tiers des industries de ce secteur de Griffintown pour un projet de transport routier, alors que le gouvernement municipal fait à son tour disparaître le seul milieu résidentiel viable du secteur pour soutenir une politique industrielle. Symboliquement, le décès en 1954 du fameux réformateur Herbert Ames et la démolition vers 1965 de son complexe **(G) Diamond Court** de maisons modèles marque la défaite des ambitions civiques du passé.

La plupart des industries sises entre les rues Dalhousie et Eleanor, quant à elles, survivront jusqu'à nos jours. Partant des deux îlots entre les rues Dalhousie et Ann, au sud de la rue William, on trouve d'abord l'énorme complexe de la **(56) James Robertson Co. Ltd.** (282-320 rue Dalhousie, 932-952 rue William, 315-333 rue Ann), producteur de matériel de plomberie, et la **(57) Buckley Brooks Hat Manufacturing Co.**, (261-277 rue Ann), logée dans l'ancienne école William Lunn. Ces deux figurent parmi les rares à disparaître.

Au sud de la rue Ottawa, on retrouve le vénérable site industriel de l'ancienne New City Gas Co. de 1847 que la société Montréal Light, Heat & Power (MLH&P) a acquis et exploité. En 1964 toutefois, le **complexe MLH&P (58 à 62)** appartient à d'autres compagnies, son rôle centenaire de lieu de fabrication de gaz étant terminé. L'édifice original de **(58) l'ancienne New City Gas** de 1847, la **(59) chaufferie New City Gas** de 1861, la **(60) usine de gaz New City Gas** de 1859, et **(61) l'édifice MHL&P** pour travailler sur les tuyaux datant des années 1920 environ sont tous vendus à la **Plotnick Brothers Realty & Storage Co.** et loués à la **LaSalle Warehousing Transfer Ltd.** (FICHE #3). **L'ancienne usine New City Gas (62)** sise au coin sud-ouest des rues Ottawa et Dalhousie, quant à elle, est vendue à la Ottawa Street Corp., un grossiste de cornichons. Cet édifice, malheureusement, n'existe plus. Finalement, au 969 rue Wellington, angle de la rue Ann, on trouve la **(63) British American Salvage Co.**, une compagnie de ferraille.

Entre les rues Ann et Shannon, au sud de Diamond Court, on trouve la **(64) City Paper Box Co. Ltd.** (291 rue Shannon et 318 rue Ann), la **(65) Don Ellis Ltd.** (300 rue

Ann), une imprimerie, la (66) **Transport Sicotte Ltée.** (252-262 rue Ann, 1025 rue Ottawa, 153-155 rue Shannon), un camionneur.

Au sud de la rue Ottawa, on trouve la (67) **Brinks Express Co. of Canada Ltd.** (1000 rue Ottawa), pour le transport de l'argent, la (68) **Lep Transport Canada Ltd.** (156-160 rue Ann et 175-195 rue Shannon), un entrepôt des douanes, localisé dans l'ancien entrepôt à charbon de la **Montreal Light Heat & Power**, la (69) **A. Hollander & Son Ltd.** (100-142 rue Ann, 995 rue Wellington, 143-165 rue Shannon), une usine de teinture et de nettoyage des fourrures. En face, de l'autre côté de la rue Wellington, se trouve (70) **l'ancienne usine N. K. Fairbanks**, vacante en 1964 (FICHE #5).

Entre les rues Shannon et Windsor (Peel), de part et d'autre de la rue Wellington, se trouvent quelques usines. La plus grosse, au sud de Wellington, est la (71) **United Bedding Co. Ltd.** (102-120 rue Shannon, 1030-1050 rue Wellington, 103-125 rue Windsor et 1030-1033 rue Smith). Cet îlot est démoli aujourd'hui. Du côté nord de Wellington, la (72) **Just Equipment Supply Co. Ltd.** (1045 rue Wellington, 144 rue Shannon, 173 rue Windsor), est une salle de montre de tracteurs et excavateurs pour contracteurs (FICHE #6). Derrière se trouvent la (73) **Roneo Co. of Canada Ltd.** (175 rue Windsor), une fabrique d'équipement de bureau, la (74) **A. Hollander & Son Ltd.** (154-160 rue Shannon), ayant cet entrepôt pour son matériel, et la (75) **American Optical Corp.** (185 rue Windsor), avec son laboratoire et sa salle de montre.



Le Griffintown Club vers 1938

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

Notons l'histoire du Griffintown Club. Fondé en 1908, au coin des rues Wellington et Nazareth, sous le nom de Nazareth Street Mission. Cet organisme presbytérien avait pour but de créer un lieu pour des activités de groupe pour les garçons de Griffintown. Connaissant un grand succès, la mission sera rebaptisée le **(H) Griffintown Club** et relocalisé au coin nord-ouest des rues Ottawa et Shannon dans un bel immeuble de quatre étages construit en 1938 (1031-1039 rue Ottawa). Ce club renfermait des activités de boxe et de théâtre, des cours d'apprentissage professionnel, une clinique dentaire, une clinique de traitement avec lampes solaires, et, ouverts aux filles, des cours de confection de vêtements. Sa mission éducatrice a eu peut-être trop de succès et aurait contribué à l'exode des familles protestantes du quartier pour de meilleurs emplois. Le bâtiment fut vendu en 1952 à la Brasserie Dow qui en fit un **Centre de réhabilitation et de thérapie occupationnelle** (c'est-à-dire un centre de traitement de l'alcoolisme). C'est très regrettable que ce bâtiment prestigieux et solide ait été démoli par la suite dans la vague de démolitions des années 1964 à 1990.

À une rue de distance, toujours sur le côté nord de la rue Ottawa (au 1107) se trouvait l'équivalent catholique, la **(I) St. Ann's Men's Society** avec son gymnase. Fondée en 1885, cette société encadrait surtout des clubs de boxe, de baseball, de la crosse, de hockey, de basketball, ainsi que des clubs de théâtre et de musique, et des grands dîners annuels. Ce bâtiment ainsi que son voisin, la **(J) St. Ann's Boys School** (267 rue Young), fermeront leurs portes, faute de participants, en raison de l'exode stimulé par la Ville après 1963, et seront aussi démolis. Seul, le **poste de pompiers (K)**, à la 1139 rue Ottawa, demeure intact aujourd'hui grâce à son usage, surtout au regard de la protection des usines (FICHE #19).

Du côté industriel, entre les rues Windsor (Peel) et Young, au sud de la rue Ottawa, on trouve la **(76) Victoria Metallic Inc.** (220-230 rue Windsor, 231 rue Young), un producteur de métal ondulé. Une **(77) fabrique de modèles industriels**, en bois ou en métal (215-219 rue Young), occupe maintenant **l'ancien poste de police** datant de 1875 et son voisin (FICHE #18). Au sud, c'est le grand complexe industriel de la **(78) Henderson Barwick Co. Ltd.** (176 rue Windsor, 185 rue Young), un fabricant important de chaudières, de cuves et de réservoirs.

Du côté sud de la rue Wellington, on trouve la **(79) Montreal Welding Co.** (115 rue Young), une **(80) fonderie** (1095 rue Smith) et la **(81) Wilcock Ltd.** (1081-1091 rue Smith, 108-118 rue Windsor), un entrepôt général.

Entre les rues Young et Murray, au nord de la rue Smith, on trouve la **(82) Walker Paper Products Ltd.** (1181-1195 rue Smith, 110-112 rue Young), et la **(83) LaSalle Engineering Ltd.** (1140-1150 rue Wellington, 145 rue Murray, 140 rue Young), un atelier d'usinage.

De l'autre côté de la rue Wellington, on trouve la **(84) McCormick Machinery Co.** (1141-1145 rue Wellington, 172-180 rue Young, 163-171 rue Murray), un réviseur de vieilles machines, dont le propriétaire légua, par ailleurs, toute sa fortune à la Société Saint-Patrick à son décès. Derrière l'usine, on trouve la **(85) D. Donnelly Ltd.** (189 rue Murray), une entreprise de camionnage, et **(86) l'annexe Henderson Barwick Co. Ltd.** (204 rue Young), qui fabrique des ventilateurs électriques.

En face, du côté ouest de la rue Murray, on trouve la **(87) Norton Steel Co. Ltd.** (190 rue Murray), puis plus haut sur la rue Murray, du côté est, c'est **(88) un entrepôt vacant**

(215 rue Murray, 226 rue Young). Au coin des rues Ottawa et Young, c'est la (89) **Metal Tinning Co. Ltd.** (1130 rue Ottawa).

Au coin nord-est des rues Ottawa et Murray, se trouve le site de (90) la **compagnie de plomberie O'Connell** (1169 rue Ottawa), qui est aussi le siège du fameux conseiller municipal, Thomas O'Connell, de 1906 à 1938. Un peu au nord, c'est la (91) **Lorraine Glass Industries Ltd.** (275 rue Murray), un fabricant de produits d'art en verre, puis la (92) **Johnson Rose & Co. Ltd.** (301 rue Murray), producteur de produits en métal (FICHE #22). C'est l'ancien entrepôt de la **Canadian Cycle & Motor Co.**

Du côté ouest de la rue Murray, on trouve, au coin de la rue Ottawa, la (93) **S. P. Myers Co. Ltd.** (260-282 rue Murray), un entrepôt pour des produits ménagers en verre et en crystal. C'est **l'ancienne laiterie Borden**. À côté, la (94) **Canadian Cycle & Motor Co. Ltd.** (284-316 rue Murray) sert d'entrepôt au fameux fabricant de bicyclettes et d'équipements sportifs de hockey CCM, regorgeant de produits fabriqués à Toronto destinés aux jeunes clients du Baby Boom (FICHE #24). La CCM est logée dans l'ancienne manufacture de la **J. Watterson & Son**. Son voisin, la (95) **Dominion Tinning & Retinning Works** (318-322 rue Murray), occupe un vieux duplex et ses annexes (FICHE #23).

Au nord de la rue William, on trouve le complexe de la (96) **Rod Services Ltd.**, une entreprise de camionnage, répartie dans trois bâtiments disparus aujourd'hui (380-386 rue Murray et 1193 rue William). Finalement, sur la rue de la Montagne, se trouve le complexe industriel de la (97) **McRobert Spring Service Ltd.** (287-291 rue de la Montagne), un réparateur de ressorts pour automobiles, le tout aussi disparu aujourd'hui.



La pouponnière Ste-Anne de 1914 logée dans un ancien quatre-plex est agrandi en 1938 vers le sud (à droite) sur la rue Eleanor

Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

En 1964, tous les services communautaires de la communauté irlandaise sont encore en place, mais pas pour longtemps. La fameuse maternelle (L) **St. Ann's Kindergarten** (251-255 rue Eleanor), construite en 1914, et la pouponnière (M) **St. Ann's Nursery** (287-289 rue Eleanor), logée dans une vieille maison construite en 1887 (FICHE #25), fermeront leurs portes dans quelques années. La démolition malencontreuse de la belle bâtisse de trois étages servant à la maternelle suivra. Heureusement, la vieille maison, quant à elle, a été récupérée par le camionneur **King's Transfer Van Lines**.

Plus au sud, dans le triangle formé par les rues de la Montagne, Basin et Rioux, (N) **l'église paroissiale St. Ann**, construite en 1854, vit ses dernières années. Elle sera démolie en 1970, ainsi que (O) **le Presbytère St. Ann** au 1355 rue Basin, et (P) **la St. Ann's Academy** pour filles, au 220-222 rue de la Montagne. Ce quartier irlandais vit ses derniers jours.

Devant l'église, la nouvelle rue Wellington, déviée sur la rue Smith, plonge dans un tunnel construit en 1931-33 afin de permettre la circulation sous le canal de Lachine. Par-dessus le tunnel, (Q) **l'ancien Square Gallery** est devenu un terrain de jeu que personne ne

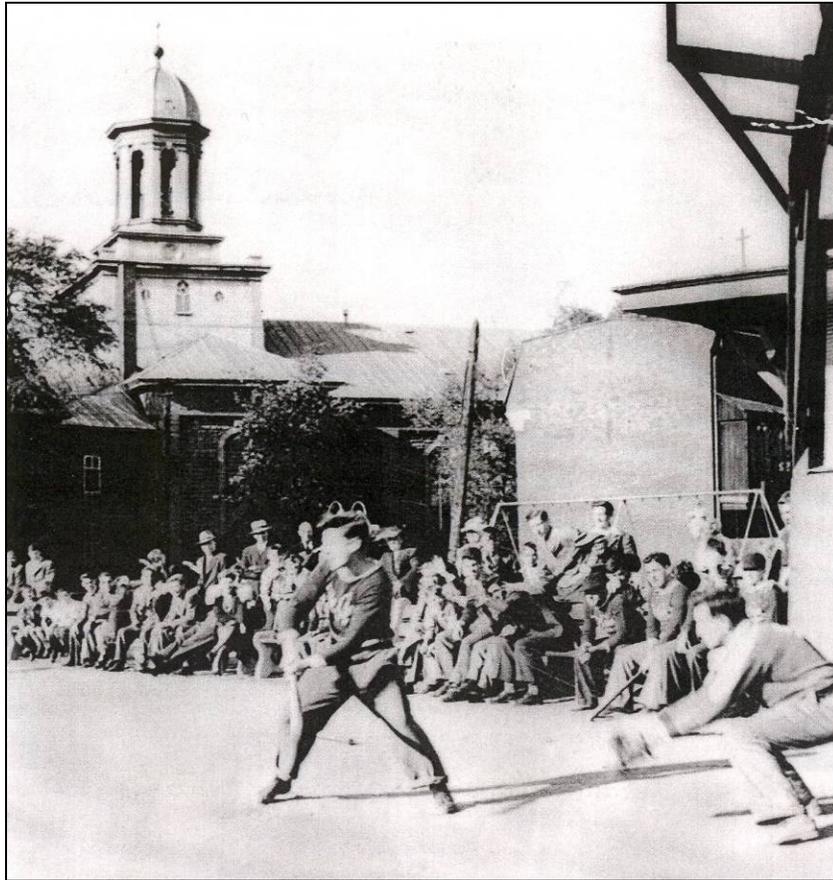
fréquente. Le (R) **Chalet du Square Gallery** (128-130 rue Murray), dans un style Art Déco de 1932 très particulier, reste en place aujourd'hui, oublié (FICHE #29). À l'autre bout du parc, se trouve (S) **l'édicule de ventilation du tunnel Wellington**, construit en 1932 (FICHE #31). Cet ensemble est représentatif des vestiges d'une société qui n'est plus.

SOURCES:

- Underwriters' Survey Bureau Ltd., Insurance Plan of the City of Montreal, volume 1, janvier 1964 (Toronto), planches 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 39.
- Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures, books one & two, (Montreal: 2002).
- David B. Hanna, « L'importance des infrastructures de transport », in Isabelle Gournay et France Vanlaethem (dir), Montréal métropole 1880-1930 (Montréal : Centre canadien d'architecture, 1998).
- David B. Hanna, « Stratégies ferroviaires : emprises et terminus de Montréal », in Association québécoise pour le patrimoine industriel, Montréal portuaire et ferroviaire, actes du 5^e congrès (Montréal : 1993).

2.4.2. Survol des transformations autour des bassins du canal et des écluses Saint-Gabriel

La zone industrielle au nord des écluses Saint-Gabriel demeure toujours viable en 1964, même si elle a perdu de l'importance par rapport au passé, mais sa voisine au nord des bassins du canal connaît des transformations majeures surtout à partir des années 1930. L'unique ressource communautaire du milieu était le (T) **Parc de la rue Basin**, situé entre les rues Basin et Olier, en face du bassin #1. Ce vaste terrain a été mis de côté pour les sports d'équipe (hockey, baseball, lacrosse) à Griffintown, grâce au militantisme de la communauté irlandaise, suite à la démolition d'une installation de charbon.



Le baseball au parc de la rue Basin à côté de l'église, vers 1950; dans vingt ans tout aura disparu

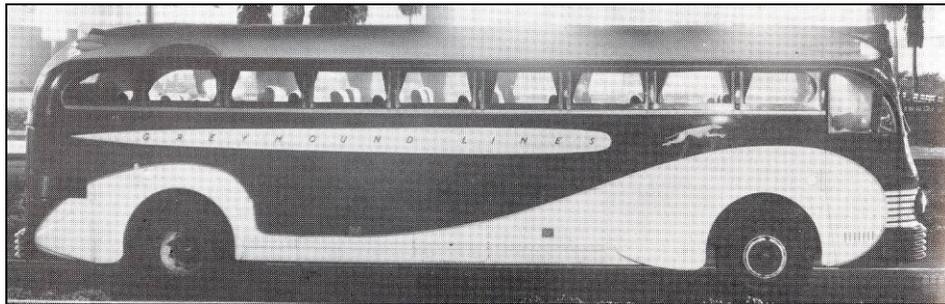
Source : Richard Burman, 20th Century Griffintown in Pictures

Ce qui saute aux yeux, en 1964, c'est l'invasion du secteur par les garages de camions, d'autocars et d'automobiles. À titre d'exemple, notons la **(98) Midtown Motors**, un concessionnaire de voitures, au 115 rue du Séminaire, la **(99) Central Truck Lines** et la **McCrum Transport Ltd.** au 1340 rue Olier, la **(100) Quinn Cartage**, tous les trois des camionneurs, puis la **(101) Diamond T Eastern Canada Ltd.**, un centre de réparation de camions de marque Diamond T, au 200-240 rue Rioux, et le gros centre de la **(102) Champlain Express Inc.**, l'un des plus gros camionneurs du pays, au 1450 rue Barré et au 1385 rue William. Il n'est pas surprenant de découvrir une multitude de **postes d'essence (103)** au carrefour des rues William et de la Montagne.

Les plus grosses installations du secteur, par contre, sont réservées aux opérateurs d'autocars, notamment la **(104) Provincial Transport Ltd.** et **(105) Murray Hill**

Limousine Service Ltd., situées de part et d'autre de la rue William, à l'ouest de la rue St-Thomas.

La **Provincial Transport** (1380-90 rue William) fait construire, vers 1938, le plus vaste complexe pour l'entretien des autocars au Québec et, ce, dans un style moderniste très soigné. Cette société grossit rapidement durant les années 1930 pour devenir l'une des plus grandes compagnies d'autocars du Canada, desservant des trajets interurbains et de banlieue rayonnant à partir de Montréal.



Autobus Greyhound de 1939 entretenu au garage de la Provincial Transport sur William

Source : Ed Stauss, The Bus World Encyclopedia of Buses (1988)



Garage autobus provincial

Source : Ville de Montréal, Les dialogues de Griffintown

Le complexe en question sert d'atelier de réparation et d'entretien de leurs autocars, ainsi que ceux de plusieurs autres sociétés sous contrat (comme Autobus Champlain vers New York, le Vermont Transit vers Boston, et la Greyhound Bus Lines, entre autres). Ce vaste complexe fort intéressant représente pour Montréal un nouveau type de bâtiment. À l'intérieur, l'édifice est divisé en trois grandes parties. Celle à l'ouest sert d'atelier de réparation de la carrosserie. Celle du centre renferme le bureau, un atelier d'usinage pour la fabrication et ré-usinage des pièces, ainsi qu'un entrepôt de pièces de rechange. Cette partie alimente les deux autres. La partie à l'est renferme un énorme hall dans lequel les bus se promènent afin de recevoir les réparations légères. On y retrouve aussi un atelier de peinture (la couleur orange était celle préférée historiquement par la « Provincial »). Finalement, il y avait un poste à l'intérieur du hall avec des chambres à coucher à l'étage pour les chauffeurs longue distance (une telle juxtaposition de chambres à coucher, de peinture aérosol et de gaz nocifs n'éveillait aucun soucis de santé à l'époque).

De l'autre côté de la rue St-Thomas, on trouve le gros **(104) hangar de stationnement d'autocars de la Provincial** (315 rue St-Thomas), aujourd'hui un édifice très banal de stuc. La Provincial louait aussi l'espace entre les bassins #1 et 2 sur le canal afin d'y stationner son surplus d'autobus. La **Murray Hill (105)**, au 1325-87 rue William, avait un complexe semblable, mais plus petit, pour l'entretien de ses autocars touristiques et limousines. Ce complexe aurait été rénové, toutefois, vers 1970.



Autobus Tour de Ville Prestige de Murray Hill en 1973 entretenu au garage Murray Hill sur la rue William.

Source : Ed Stauss, The Bus World Encyclopedia of Buses (1988)

Hormis quelques résidences résiduelles, les autres occupants du secteur sont des entrepôts, deux bureaux et quelques rares usines qui persistent. On retrouve, par exemple, la **(106) Asbestos Covering Co, Ltd.**, un entrepôt de produits d'amiante pour l'enveloppe des tuyaux de chauffage, au 1300-16 rue Olier, la **(107) Barer Engineering & Machinery Co. Ltd.**, un entrepôt de machinerie au 130 rue Rioux, la **(108) Canadian Broadcasting Corp.**, avec deux gros entrepôts pour le matériel des émissions télévisées, au 151-195 rue du Séminaire, la **(109) International Paints Canada Ltd.**, un entrepôt pour la peinture marine, au 1316-20 rue Ottawa, et la **(110) McCord Street Sites Ltd.**, probablement un bureau de location d'espaces d'entreposage, au 248 rue de la Montagne et 1310 rue Ottawa (voir fiche #38).

Plus haut, dans le fameux édifice de la **Lachine Rapids Hydraulic & Land Co.** de 1896 (290-300 rue de la Montagne) renferme, en 1964, l'entrepôt de la **(111) Kander Paper Stock Co. Ltd.**, un entrepôt de papier pour écrire (FICHE #39).

Le Canal de Lachine est fermé maintenant du côté du port, et les bassins 1 à 4 ont été en partie remblayés, chacun sur une largeur d'une trentaine de mètres. Nonobstant ces faits, la **(112) Canada Steamship Lines**, le grand armateur desservant les fleuves et Grand lacs, maintient toujours les **hangars #1 et 2** entre les bassins #2 et 3, et la **(113) Eastern Canada Shipping Ltd.** maintient une présence sur le quai entre les bassins #3 et 4.

Si le charbon a disparu du secteur, le bois, quand à lui, est toujours présent, mais sans avoir la forte présence qu'il avait au début du siècle. Autour du bassin #4, on trouve la **(114) C. A. Spencer Ltd.**, marchands de bois scié, au 1590 rue William, et la **(115) Montreal Lumber Co. Ltd.**, un grossiste en bois, au 1712 rue Basin où l'édifice à bureau s'y trouve encore aujourd'hui, mais à l'abandon.

Pour ce qui reste des industries du secteur des bassins, on retrouve, en 1964, la **(116) Automotive Spring Co. Ltd.**, au 1409 rue William, un fabricant de ressorts pour les systèmes de suspension d'automobiles, disparue aujourd'hui, la **(117) Rosco Metal Roofing Products Ltd.**, au 355 rue Guy, angle de la rue William, et dont l'édifice des années 1960 sert encore aujourd'hui.

Au milieu de ces entreprises, reste toujours l'ancienne usine de la **(118) Northern Electric**, construit en 1906 sur l'îlot formé par les rues Guy, William, Richmond et Notre-

Dame (FICHE #45). L'énorme complexe a été subdivisé et vendu, les différentes parties appartenant en 1964 à **C. H. Cohen**, qui loue la grande partie sur Guy à divers occupants, à **Ernie Realities Inc.**, qui loue sa partie sur William à des fabricants de textiles synthétiques, à la **Moulton Co. Ltd.**, sur Richmond, une fabrique de tuyauterie à vapeur, et finalement dans la partie la plus au nord, à **l'Armée du salut**, pour leur gros centre de dépôt de matériel recyclé.

Le secteur des bassins renferme enfin deux entrepôts importants, dont la **(119) Benjamin News Co.**, au 425 rue Guy, un gros édifice servant à entreposer les multiples revues et journaux mondiaux que la société distribue à travers la ville dans les dépanneurs et boutiques de journaux. L'autre, la **(120) Montreal Transport Terminal Ltd.**, au 1660-80 rue William, servait d'entrepôt pour les marchandises livrées par ses camions.

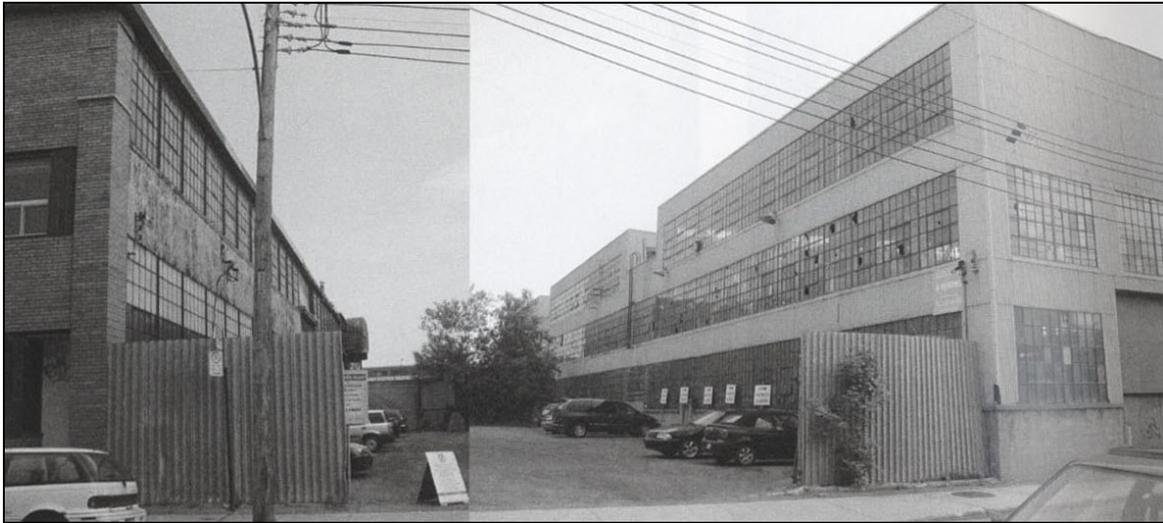
En entrant dans le secteur des écluses Saint-Gabriel, on pénètre dans un secteur industriel en dégradation suite à un passé glorieux, mais qui fonctionne encore sur le plan économique. Ce secteur renferme bien des bâtiments intéressants.

Entre les rues Basin et William, à l'est de la rue des Seigneurs, on trouve une usine en béton armé des années 1920 ou 1930 appartenant à la **(121) McLean's Food Products Ltd.**, au 1725 rue Basin, puis la grosse usine de 1889 de la **Caledonia Iron Works** (1745 rue Basin), et celle de la **Canada Jute Co.** de 1902 (1744 rue William), le tout devenu la **(122) Gifford Warehouse Co.** (FICHE #48). À côté, on trouve une autre partie de l'ancienne **Caledonia Iron Works** (1808 Rue William), renfermant une remarquable série de maisons datant de 1864, le tout appartenant à la **(123) Trans-Canada Fixtures Ltd.** (FICHE #49). Encore un peu plus à l'ouest, ce sont d'autres édifices de la **Caledonia**, soit l'usine des années 1890, au 1840 rue William, devenue la **(124) Hygrade Auto Parts Ltd.**, et le bureau central de la **Caledonia** au 1844 rue William, servant de bureau à la **(125) Légaré & Cie. Ltée.** (FICHE #50). Au sud, sur le bord du canal, l'ancienne fonderie de la **Caledonia** subsiste encore en 1964, au 45 rue des Seigneurs, appartenant à la **(126) Hall Engineering Ltd.** et malheureusement disparue aujourd'hui.



*Le site industriel des écluses St-Gabriel aux années 1930, toujours très actif en 1964.
Source : Photo aérienne, Archives nationales du Québec à Québec, N49-16*

Au nord de la rue William, entre les rues Richmond et Saint-Martin, on retrouve une série d'usines récentes. La (127) **Ryan Richard & B. A. Ltd.**, une fabrique de nature indéterminée (1705 rue William), loge dans un bureau d'un design moderniste très soigné, datant de 1958 et bien conservé (FICHE #47). Du côté nord de cette propriété, il y a deux grosses usines, de grands ateliers vitrés avec une structure en acier et une enveloppe en métal. Construites vers 1942-43, ces deux usines appartenaient à la (128 et 129) **Compagnie Ferand et Delorme Ltée.**, qui fabriquait des motoneiges blindés sous contrat de Joseph-Armand Bombardier en temps de guerre. Après la guerre, la société passe à la fabrication de chaudières. Puis au début des années 1960, l'usine au 385 rue St-Martin, passe à la (128) **H. Lapalme Transport Ltée.**, pour servir d'entrepôt aux marchandises transportées dans ses camions. Celle au 433 rue St-Martin, passe à (129) **George Klein**, qui le loue à divers locataires (FICHE #47).



*Usine de guerre Cie Ferand & Delorme pour la fabrication de moto-neiges blindés
Source : Ville de Montréal, Les dialogues de Griffintown*

Au 1845 rue William, coin rue des Seigneurs, c'est la **(130) Sadler Co. Ltd.**, toujours dans son usine de 1893-94 (FICHE #51). À l'ouest de la rue des Seigneurs, au 1890 rue Payette, on retrouve la petite usine de la **(131) Metallizing Co. of Montreal Ltd.**, puis au 396 rue Chatham, on retrouve l'usine traditionnelle de la **(132) Sherwin Williams of Canada Ltd.**, fabricant d'insecticides et héritier de cette usine d'environ 1910 de la **Canada Paint** (FICHE #44).

Au sud vers les écluses, les anciennes usines de la **Ogilvie Flour Mills**, la **Montreal Woolen Manufacturing**, la **Crathern & Caverhill** et la **Caledonia Iron Works**, sont regroupées en 1964 en un gros complexe de la **(133) Gair Co. of Canada Ltd.**, au 30 rue des Seigneurs et 1910 rue Basin, un fabricant de papier carton pour les emballages de marchandises (FICHES #52 et #32). Ce complexe industriel fonctionne encore aujourd'hui.

Au 1990 rue William, on trouve un bureau moderniste bien proportionné, de 1950 environ, qui appartient à **(134) une société de transport** avec sa cour et son entrepôt (FICHE #53). Puis enfin, à l'extrémité même de la rue William, à l'angle avec la rue Canning, se trouve le gros complexe industriel de part et d'autre de la rue (1999 et 2000 rue William) de la **(135) Drummond McCall Co. Ltd.**, fabricant de tuyaux d'acier et de pièces pour la plomberie.

Le dernier site du secteur représente une nouveauté gigantesque. Sur les lieux de l'ancien chantier naval d'Augustin Cantin, s'est installée en 1911 la (136) **St. Lawrence Flour Mills**, au 2110 rue Notre-Dame, des silos à grain en béton, devenue la **Robin Hood Flour Mills Co. Ltd.** (FICHE #54). À côté du géant, sur la petite île dans le canal de Lachine, se retrouve la (137) **Tri-Steel Fabricators Ltd.**, accessible seulement par voie ferrée via un pont.

Cette zone en déclin connaît néanmoins quelques nouvelles présences industrielles et même aujourd'hui, elle est loin d'être morte. Son caractère patrimonial est indéniable, mais sa valeur économique productive l'est aussi. Il s'agit d'un des pôles industriels les plus anciens de Montréal.

Source:

- Underwriter's Survey Bureau Ltd., Insurance Plan of the City of Montreal, volume 1, janvier 1964 (Toronto), planches 26,36-1, 36-2, 36-3, 37, 38, 39.
- City of Montreal, Montreal Land Use Map, Planning Dept, 1949.

