

# Pointe Saint-Charles

QUARTIER INDUSTRIEL: 1850-1920

VIL  
Poin/1

# *Pointe Saint-Charles*

## EXPOSITION

Des Archives Nationales du Québec  
en collaboration avec  
la Fédération des Sociétés d'Histoire du Québec.

du 26 septembre au 26 novembre 1988  
au 1945 rue Mullins, Pointe Saint-Charles

**QUARTIER INDUSTRIEL: 1850-1920**

## **PRÉSENTATION**

C'est avec grand plaisir que le centre régional de Montréal des Archives nationales du Québec présente du 26 septembre au 18 novembre 1988, l'exposition «**Pointe Saint-Charles, quartier industriel: 1850-1920**».

Produite par le Centre d'Archives de Montréal en collaboration avec la Fédération des Sociétés d'Histoire du Québec, cette exposition vise trois objectifs: souligner notre implantation et notre intérêt pour le quartier Pointe Saint-Charles; sensibiliser et faire connaître à la population du quartier son histoire; participer à la semaine d'histoire dont l'un des thèmes est d'ailleurs celui du patrimoine industriel.

L'exposition s'articule autour de quatre volets: les débuts de la Pointe, l'influence des transports sur le développement, l'implantation industrielle au XIXe siècle et des scènes de vie du quartier au début du XXe siècle.

Je tiens à remercier personnellement tous les résidents et organismes du quartier qui ont collaboré à plusieurs titres et ce, depuis plus d'un an à la réalisation de cet événement.

**Normand Gouger**  
Conservateur adjoint

La Semaine de l'histoire initiée par la Fédération des sociétés d'histoire du Québec, avec la collaboration de ses sociétés affiliées et les milieux concernés par l'histoire au Québec, est le premier événement de promotion de l'histoire à l'échelle de tout le Québec.

Il nous apparaît tout naturel que la Fédération s'associe avec les Archives Nationales du Québec, organisme qui conserve si bien votre patrimoine archivistique, dans sa démarche de promotion afin de mieux faire connaître l'histoire du Québec.

Fidèles au thème de la Semaine d'histoire, «Je connais mon milieu», la Fédération et les ANQ de Montréal ont privilégié la présentation de l'histoire du milieu immédiat, du cadre de vie des gens, en proposant une rétrospective photographique de Pointe Saint-Charles.

L'implantation des usines du Grand Trunk et des raffineries Redpath et Ogilvie amène une industrialisation accélérée du quartier. Les nombreux travailleurs irlandais, écossais, anglais et canadiens-français ont fait de Pointe Saint-Charles, le premier quartier ouvrier ethnique de Montréal. Ensemble, ils ont su se doter d'institutions qui donnèrent au quartier un caractère de véritable mosaïque culturelle.

Je me permettrai de remercier vivement le conservateur des Archives nationales du Québec, Monsieur Robert Garon, pour son esprit de collaboration qui a permis de concrétiser une série de projets sans précédent dans le cadre de la semaine d'histoire, ainsi que Monsieur Normand Gouger, directeur du Centre des ANQ de Montréal, pour son enthousiasme et son intérêt soutenu pour cette exposition.

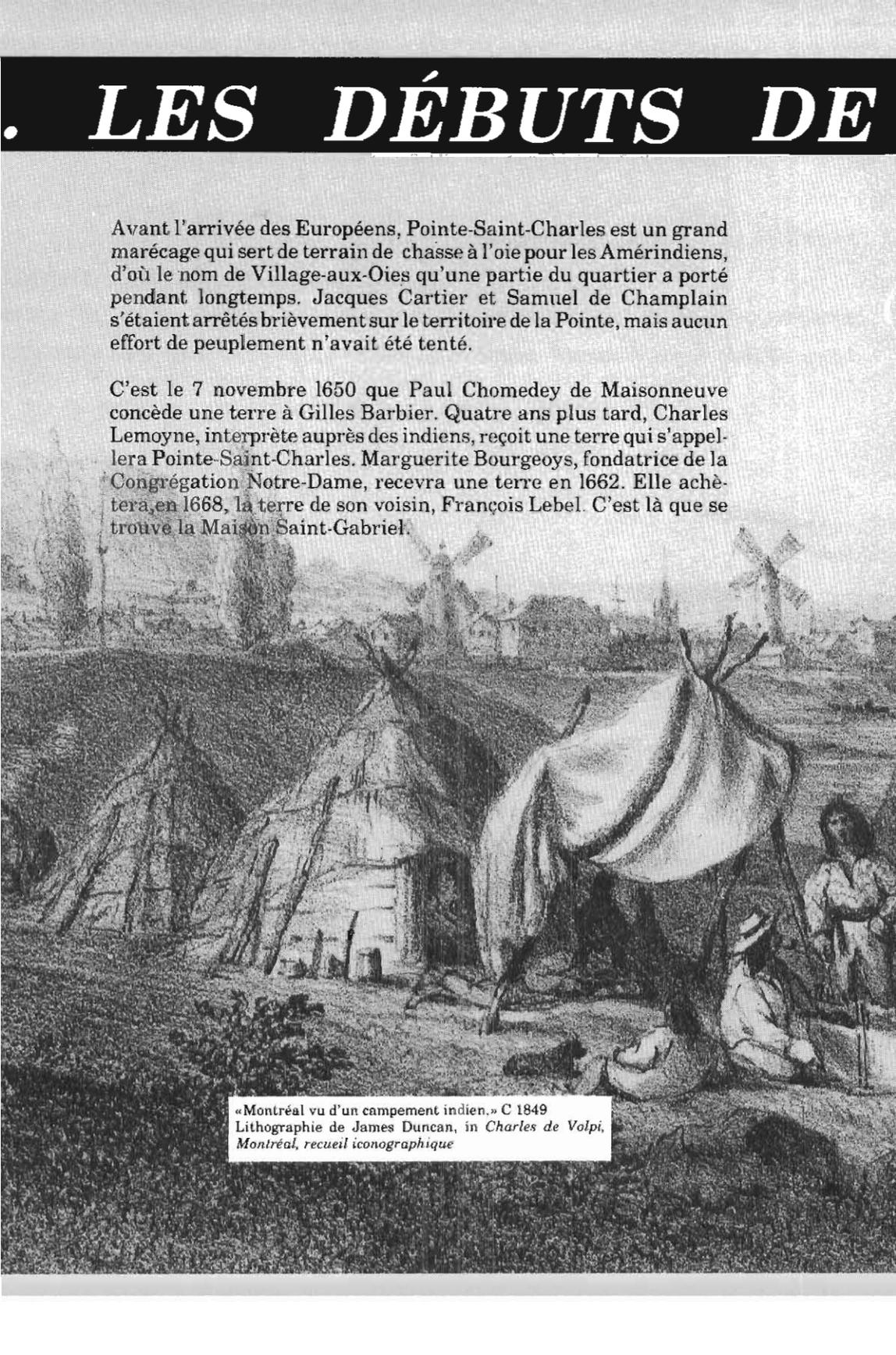
Bonne visite à tous ,

**Normand Robert**  
Président

# LES DÉBUTS DE

Avant l'arrivée des Européens, Pointe-Saint-Charles est un grand marécage qui sert de terrain de chasse à l'oie pour les Amérindiens, d'où le nom de Village-aux-Oies qu'une partie du quartier a porté pendant longtemps. Jacques Cartier et Samuel de Champlain s'étaient arrêtés brièvement sur le territoire de la Pointe, mais aucun effort de peuplement n'avait été tenté.

C'est le 7 novembre 1650 que Paul Chomedey de Maisonneuve concède une terre à Gilles Barbier. Quatre ans plus tard, Charles Lemoyne, interprète auprès des indiens, reçoit une terre qui s'appellera Pointe-Saint-Charles. Marguerite Bourgeoys, fondatrice de la Congrégation Notre-Dame, recevra une terre en 1662. Elle achètera, en 1668, la terre de son voisin, François Lebel. C'est là que se trouve la Maison Saint-Gabriel.



« Montréal vu d'un campement indien. » C 1849  
Lithographie de James Duncan, in *Charles de Volpi, Montréal, recueil iconographique*

# POINTE SAINT - CHARLES

C'est une grande maison de 50 pieds sur 30. Détruite par un incendie en 1693, elle est reconstruite en 1698. La grange adjacente est érigée en 1712. L'eau du puits de la ferme est si pure qu'on s'en est servi pour faire des hosties jusqu'en 1940. La ferme Saint-Gabriel constitue l'un des sites historiques les plus importants de Pointe-Saint-Charles.

Pierre Le Ber érige une chapelle, en 1697, dédiée à Sainte Anne. Cette chapelle donnera le nom au quartier qui englobera Pointe-Saint-Charles. Le quartier est créé lors de l'incorporation de la ville de Montréal en 1832. Huit ans plus tard, il devient le quartier Queen, pour reprendre en 1845 le nom de Quartier Sainte-Anne. Pendant près de 200 ans, Pointe-Saint-Charles fut un quartier agricole.



# L'INFLUENCE DES ÉVÈLEMENTS

## LE CANAL DE LACHINE

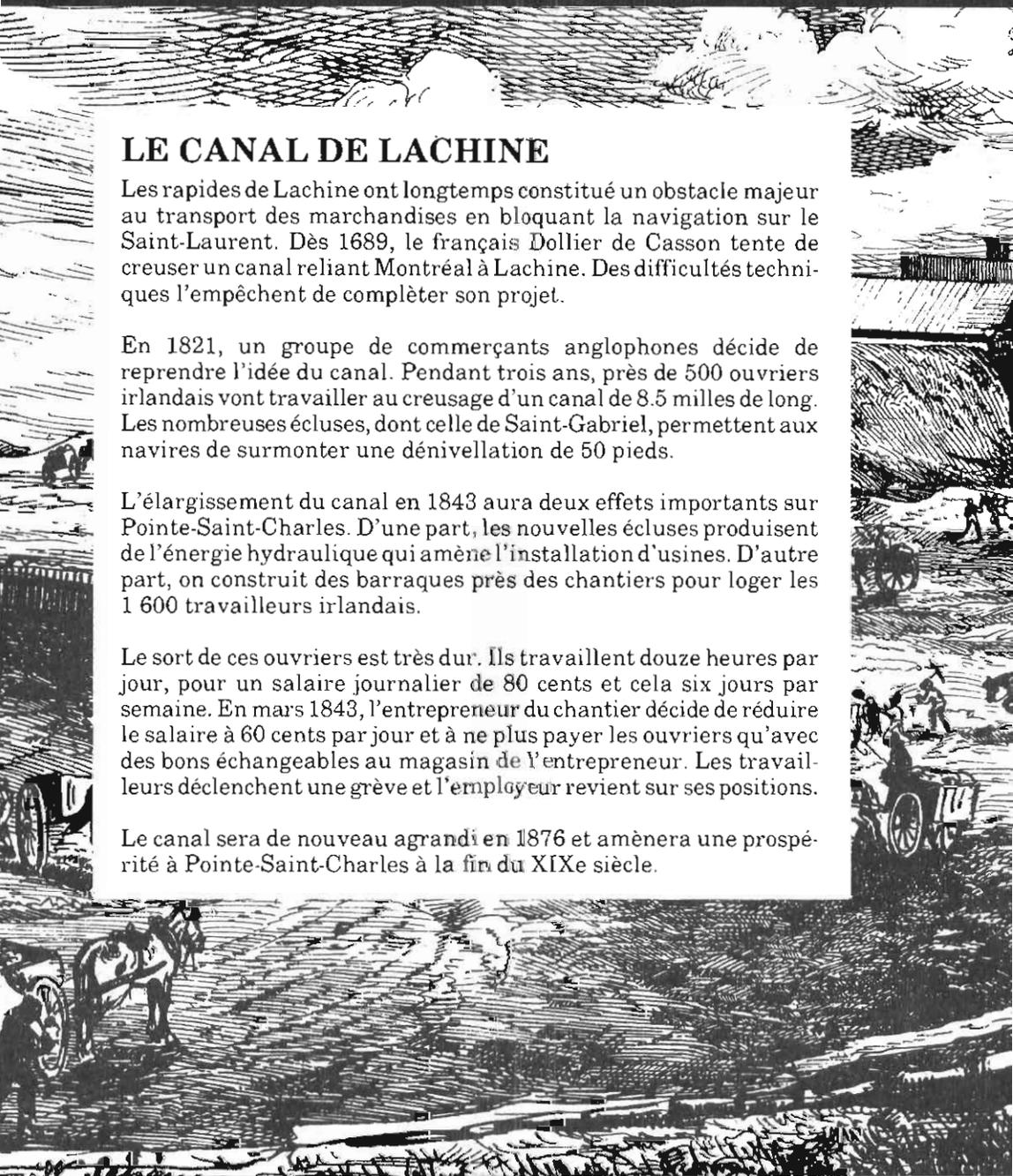
Les rapides de Lachine ont longtemps constitué un obstacle majeur au transport des marchandises en bloquant la navigation sur le Saint-Laurent. Dès 1689, le français Dollier de Casson tente de creuser un canal reliant Montréal à Lachine. Des difficultés techniques l'empêchent de compléter son projet.

En 1821, un groupe de commerçants anglophones décide de reprendre l'idée du canal. Pendant trois ans, près de 500 ouvriers irlandais vont travailler au creusage d'un canal de 8.5 milles de long. Les nombreuses écluses, dont celle de Saint-Gabriel, permettent aux navires de surmonter une dénivellation de 50 pieds.

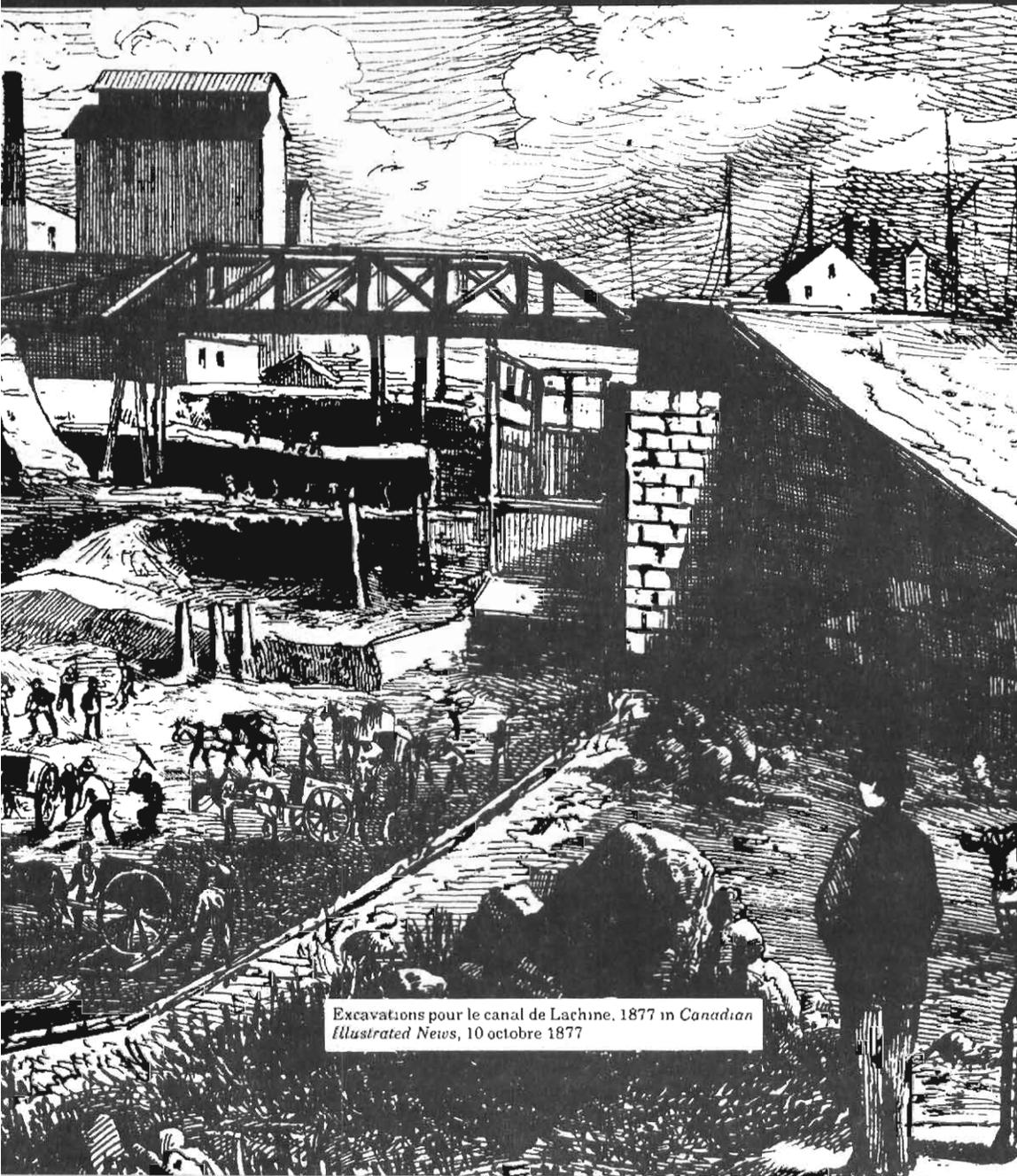
L'élargissement du canal en 1843 aura deux effets importants sur Pointe-Saint-Charles. D'une part, les nouvelles écluses produisent de l'énergie hydraulique qui amène l'installation d'usines. D'autre part, on construit des barraques près des chantiers pour loger les 1 600 travailleurs irlandais.

Le sort de ces ouvriers est très dur. Ils travaillent douze heures par jour, pour un salaire journalier de 80 cents et cela six jours par semaine. En mars 1843, l'entrepreneur du chantier décide de réduire le salaire à 60 cents par jour et à ne plus payer les ouvriers qu'avec des bons échangeables au magasin de l'entrepreneur. Les travailleurs déclenchent une grève et l'employeur revient sur ses positions.

Le canal sera de nouveau agrandi en 1876 et amènera une prospérité à Pointe-Saint-Charles à la fin du XIXe siècle.



# TRANSPORTS SUR L P E M E N



Excavations pour le canal de Lachine. 1877 in *Canadian Illustrated News*, 10 octobre 1877

# LE PONT

A. D. M.  
VICTORIA J

**A**vant 1850, les deux moyens de joindre Montréal et la rive sud sont: le canot ou le traversier, l'été, et l'hiver, le train sur glace ou la cariole à patins. Vers 1853, la Compagnie du Grand Trunk décide de construire un pont reliant les deux rives du Saint-Laurent. C'est la compagnie britannique Peto, Brassey & Betts qui reçoit le contrat de 6 813 333 \$. On construit une usine à Pointe Saint-Charles qui servira à la production de plaques d'acier qui vont servir à monter le tube carré du pont Victoria. D'une longueur de 6 592 pieds, le pont était en effet un long tube de métal reposant sur 24 piliers de pierre. Pour atteindre leur objectif, les 3,000 ouvriers

du Pont ont dû travailler pendant plusieurs mois sur la croûte de glace du fleuve à des températures de moins 40 celsius. En tout, la construction dura plus de 5 années.

Le 24 novembre 1859, l'honorable Georges-Etienne Cartier, procureur-général du Canada, à l'honneur de franchir le premier le nouveau pont. Peu après, on teste la solidité du pont. On attache trois locomotives à un train qui est rempli à capacité, soit un poids de une tonne au pied. Le chargement est si lourd qu'il faut rajouter une autre locomotive. Finalement ce lourd convoi réussit sans aucun problème à franchir le pont Victoria. Le 25 août 1860, le Prince de Galles inaugure le pont en posant le



# VICTORIA

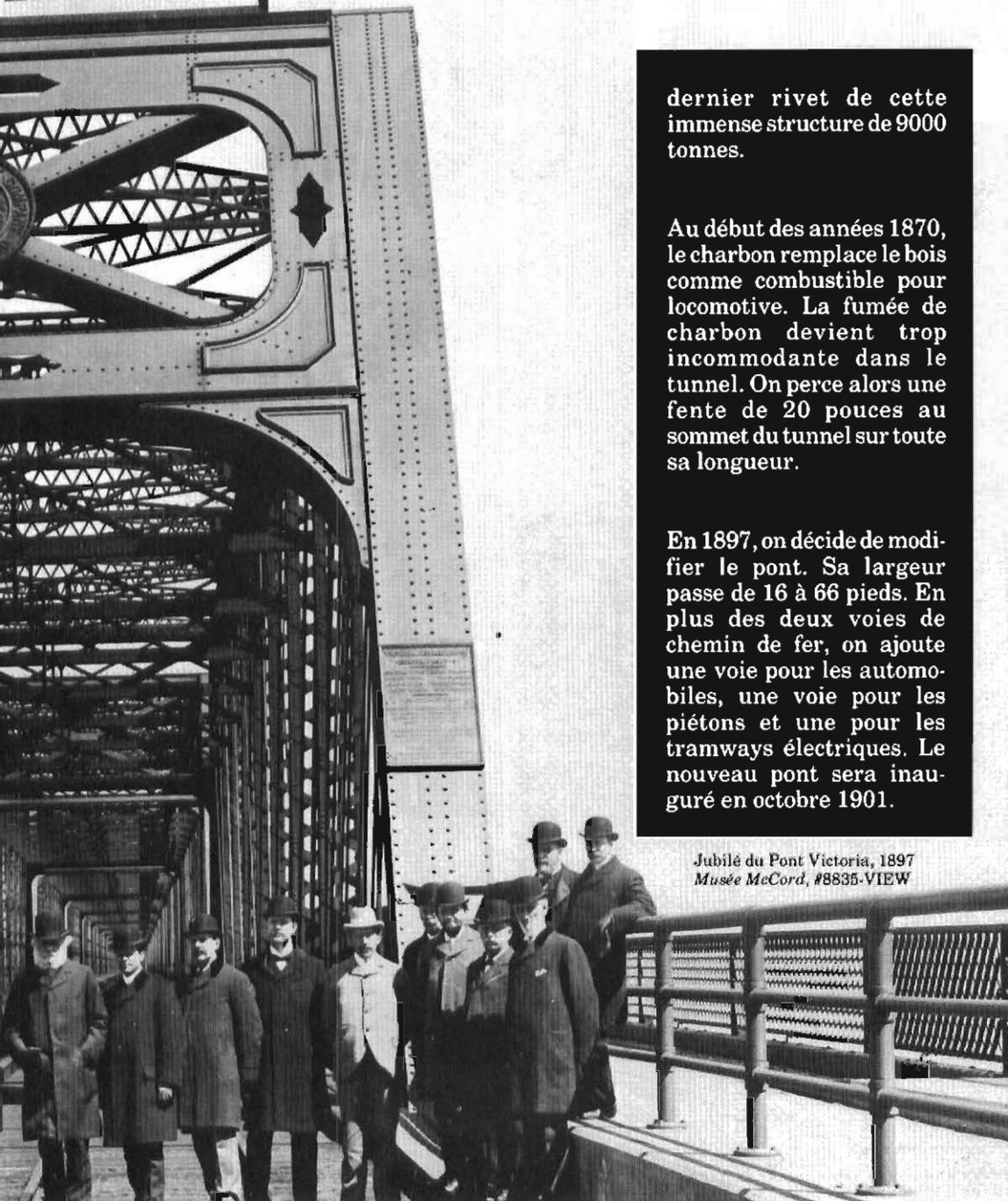
CXCVII.  
EE BRIDGE.

dernier rivet de cette immense structure de 9000 tonnes.

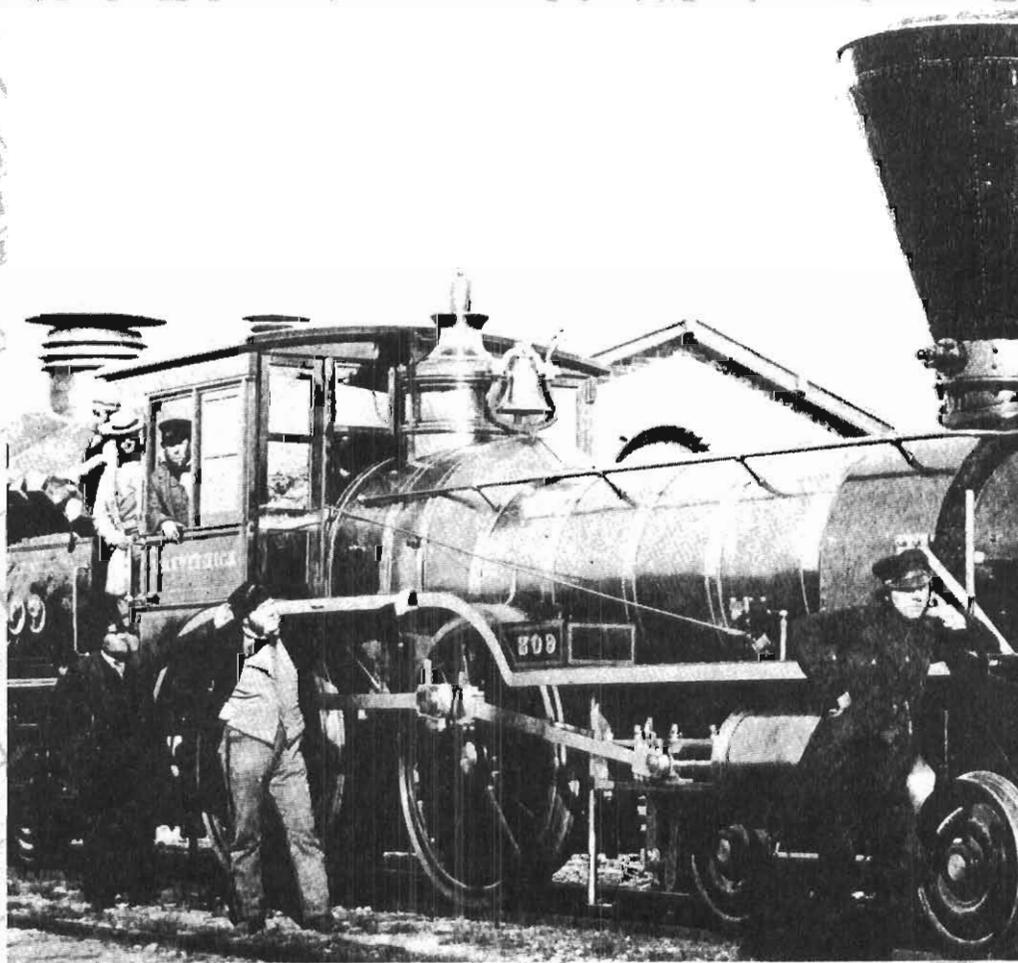
Au début des années 1870, le charbon remplace le bois comme combustible pour locomotive. La fumée de charbon devient trop inconfortable dans le tunnel. On perce alors une fente de 20 pouces au sommet du tunnel sur toute sa longueur.

En 1897, on décide de modifier le pont. Sa largeur passe de 16 à 66 pieds. En plus des deux voies de chemin de fer, on ajoute une voie pour les automobiles, une voie pour les piétons et une pour les tramways électriques. Le nouveau pont sera inauguré en octobre 1901.

Jubilé du Pont Victoria, 1897  
Musée McCord, #8835-VIEW



# LA COMPAG



Locomotive du Grand Trunk, 1859  
*Archives du Canadien National, #CP-6513*

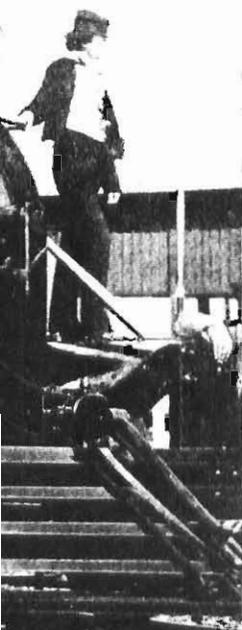
# NIE

# DU

# GRAND TRUNK

En 1854, la compagnie du Grand Trunk décide de venir s'installer à Pointe Saint-Charles. Elle achète un terrain qui appartient aux religieuses de la Congrégation Notre-Dame. Cette industrie devient rapidement le plus grand employeur de la région. Les ouvriers viennent s'établir près de l'usine. La compagnie emploie près de 2 000 personnes. C'est énorme si l'on pense que la population de Pointe Saint-Charles atteint 4 000 personnes à cette époque.

En 1875, la compagnie agrandit ses usines de construction de locomotives, mais en mars, les bureaux administratifs passent au feu. Cinq ans plus tard, la compagnie construit une salle de lecture pour ses employés. On y trouve également une grande salle à manger. Le soir, on pouvait y donner des pièces de théâtre ou des spectacles de variété. Malheureusement, cet édifice passe au feu en février 1884. En 1889, les ateliers du Grand Trunk de Pointe Saint-Charles procurent 1 400 000 \$ en salaire à 3 000 ouvriers.



ins, *Atlas de Montréal*, 1879  
che N

# CHRONOLOGIE

- 1650:** • Premières concessions à la Pointe-Saint-Charles
- 1654:** • Concession à Charles Lemoyne
- 1662:** • Concession à Marguerite Bourgeoys
- 1668:** • Achat de la Ferme Saint-Gabriel par Marguerite Bourgeoys
- 1689:** • Première tentative pour creuser le canal de Lachine
- 1693:** • La ferme Saint-Gabriel passe au feu
- 1821:** • Début des travaux du canal de Lachine
- 1824:** • Ouverture du canal de Lachine
- 1826:** • Construction de la partie ouest de la ferme Saint-Gabriel
- 1837:** • Construction de la raffinerie Ogilvie
- 1843-1849:** • Agrandissement du canal de Lachine
- 1845-1849:** • Arrivée des irlandais à Pointe-Saint-Charles
- 1854:** • Arrivée de la compagnie du Grand Trunk
  - Population: 200 habitants
- 1855:** • Construction de maisons en rangée rue Sébastopol
- 1856:** • La compagnie du Grand Trunk inaugure la ligne Montréal-Toronto
  - Création d'une usine pour la construction du pont Victoria
- 1858:** • Inondations à Pointe-Saint-Charles
  - Construction de l'église Saint-Matthews

# HISTORIQUE

- 1859:** • 24 novembre: Ouverture du Pont Victoria
- 1859:** • 17 décembre: Passage du premier train
- 1860:** • 25 août: Inauguration officielle du Pont Victoria, fait par le Prince de Galles
- 1861:** • Grosses inondations
- Ouverture de Victoria Mission Church, sur la rue Conway
- 1864:** • Premier tramway à Pointe-Saint-Charles
- 1865:** • Population: 500 habitants
- onstruction de St-Patrick's College, Sarsfield School
- 1867:** • Construction de Methodist Church
- 1870:** • Construction de Grace Church
- Implantation de Pillow, Hersey and Co
- 1873-1885:** • Agrandissement du canal de Lachine
- 1875:** • Population 4 000 habitants
- La compagnie du Grand Trunk emploie 2 000 personnes, les bureaux administratifs passent au feu.
- 1883:** • Première messe célébrée à la paroisse Saint-Charles
- 1884:** • Ouverture de la bibliothèque et du centre social de la Compagnie du Grand Trunk.

# L'IMPLANTATION POINTE SAINT - CHARLES



Ogilvie Flour Mills, 1915, *Musée McCord*, #13385



Cérémonie à la raffinerie Redpath, 1904  
*Musée McCord*, #8770 VIEW

Une des premières industries à s'installer à Pointe-Saint-Charles est la Ogilvie Flour Mills. Les frères Alexander et John Ogilvie et leur beau-frère James Goudie ouvre leur usine en 1852 à l'écluse Saint-Gabriel. Leur compagnie produit 45,000 quintaux (225 livres) de farine en 1856. Sa capacité passe à 750 barils par jour en 1881.

John Redpath vient installer une industrie de sucre raffiné en 1855. L'année suivante, il produit 3 000 barils de sucre raffiné par mois et emploie une centaine d'hommes.

En 1870, The Pillow, Hershey and Co ouvre les portes de son usine qui possède

une cheminée de 170 pieds de haut. Cette compagnie fabrique 500 variétés de petits clous.

Parmi les autres industries qui viennent s'établir ici, on peut noter la Belding Corticelli (1884), la Philips Electrical Works (1889), la Sherwin-Williams (1895), la James Shearer Co, la Island City Paint et la Canadian Switch & Spring (1898).

En 1861, Pointe Saint-Charles compte 888 travailleurs. Ce nombre passe à 1419, en 1871, et à 1614 , en 1881. Les ouvriers se retrouvent principalement dans les ateliers du Grand Trunk, dans les métiers de manoeuvres, les métiers

# INDUSTRIELLE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE



Northern Electric, 1930  
Cat. No. 10852-D, *Archives Bell Canada*



Manufacture de la Belding Paul et Co., 1903  
in *E.J. Chambers, the Book of Montreal*

industriels et le traitement du bois.

Les conditions de travail de ces ouvriers sont loin d'être faciles. Les femmes et les enfants font des semaines de 60 heures, les hommes 72.5. Plusieurs exceptions dans les lois permettent à l'employeur d'allonger ces heures. La loi interdit l'emploi des garçons de moins de 12 ans et celui des filles de moins de 14 ans. Les parents peuvent cependant autoriser leur enfants plus jeunes à venir travailler en usine. Le travail d'usine s'effectue dans des conditions de sécurité et de salubrité assez rudimentaires. L'entassement des ouvriers, la mauvaise aération et le manque d'installations sanitaires sont courants. La machinerie n'est pas

conçue pour la protection des travailleurs et les accidents sont fréquents. L'ouvrier accidenté ne reçoit aucune indemnité monétaire et doit souvent s'en remettre aux groupes de bienfaisance.

Les travailleurs sont soumis à l'arbitraire du patron et de ses contremaitres, car la sécurité d'emploi est inexistante et l'employeur peut congédier l'ouvrier sous divers prétextes. Certains patrons recourent à la violence physique, aux punitions et aux amendes quand un employé commet une erreur ou n'est pas assez docile.

# POINTE SAINT - CHARLES, PREMIER QUARTIER I O N T

**P**ointe Saint-Charles peut en quelque sorte se qualifier de premier quartier ethnique de Montréal. C'est en effet à cet endroit que les immigrants irlandais et écossais allaient s'installer presque en débarquant des navires arrivant d'Europe. Les premiers à s'installer sont les travailleurs du canal de Lachine. Les entrepreneurs leur avaient fait construire des barraques pour les loger.

En Irlande, la pomme de terre est la base de l'alimentation. Un homme au travail peut en manger jusqu'à 7 ou 8 livres dans une seule journée. Dans les années 1840, une épidémie s'attaque à la production de

patates et l'Irlande est bientôt réduite à la famine. Un seul moyen de survivre: émigrer. Les Irlandais s'entassent sur les navires en espérant se rendre au Canada. Malheureusement, le typhus se déclare sur les navires et décime les infortunés voyageurs. La «fièvre des navires» se répand bientôt dans Pointe Saint-Charles. Tout le quartier devient malade. Au printemps 1847, le maire de Montréal, John Easton Mills, ordonne la construction de barraques de bois temporaires pour soigner les malades. En juin 1847, les Soeurs Grises les prirent en charge. L'une d'elle décrit: «Je me suis presque évanouie en approchant de l'entrée. La puanteur me suffoquait, j'ai vu des êtres aux traits déformés et aux

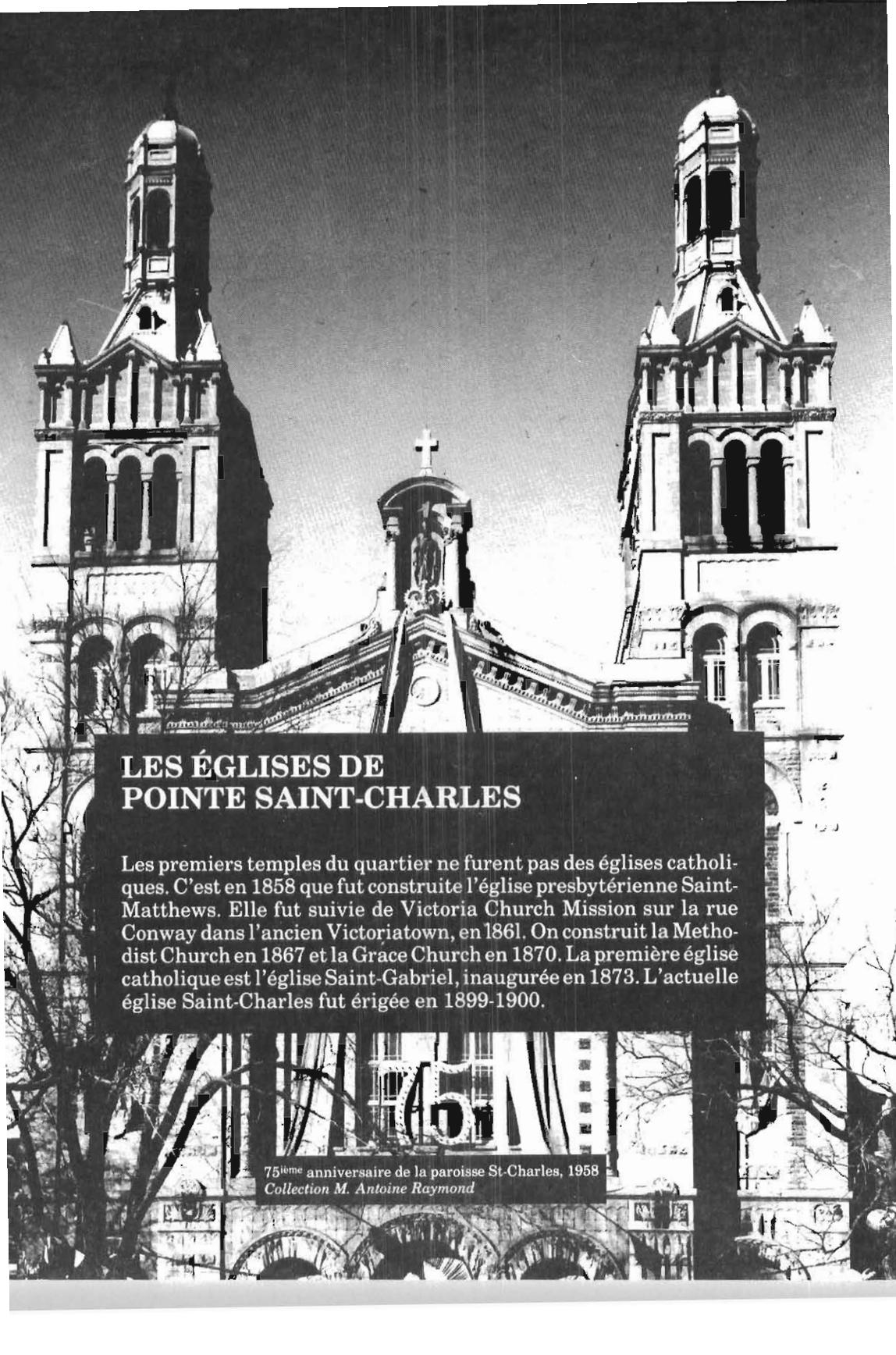
# QUARTIER OUVRIER ET ETHNIQUE D'I R É A

corps blêmes amoncelés sur le sol qui ressemblaient à autant de cadavres.» Cette épidémie laissa un très grand nombre d'orphelins irlandais qui furent adoptés par des familles canadiennes-françaises. C'est pourquoi on retrouve plusieurs canadiens-français avec des noms comme Farmer, Ryan ou Johnson.

Lors de la construction du Pont Victoria, on décide d'ériger un monument à tous ces immigrants morts en sol canadien. C'est une roche immense sur laquelle on peut lire: Pour préserver de la profanation les restes de 6000 immigrants morts de la fièvre des navires, A.D. 1847-1848, cette pierre est érigée par les travailleurs

de Messieurs Peto, Brassey et Betts, responsables de la construction du pont Victoria, A.D. 1859.

Lors de la construction des usines du Grand Trunk et du Pont Victoria beaucoup de travailleurs écossais sont venus s'établir à la Pointe. En 1871, la population de la Pointe Saint-Charles comptait 25% de Canadiens-français, 28% d'Irlandais catholiques, 8% d'Irlandais protestants, 15% d'Écossais et 23% d'Anglais. Selon les recensements de 1981, sur les 14,044 citoyens de Pointe-Saint-Charles, on trouve 55% de francophones, 40% d'anglophones et 5% d'autres nationalités.



## LES ÉGLISES DE POINTE SAINT-CHARLES

Les premiers temples du quartier ne furent pas des églises catholiques. C'est en 1858 que fut construite l'église presbytérienne Saint-Matthews. Elle fut suivie de Victoria Church Mission sur la rue Conway dans l'ancien Victoriatown, en 1861. On construit la Methodist Church en 1867 et la Grace Church en 1870. La première église catholique est l'église Saint-Gabriel, inaugurée en 1873. L'actuelle église Saint-Charles fut érigée en 1899-1900.



75<sup>ème</sup> anniversaire de la paroisse St-Charles, 1958  
*Collection M. Antoine Raymond*

## LES INONDATIONS À POINTE SAINT-CHARLES

Le quartier est situé sur un ancien marécage, donc facilement sujet à des inondations. Les travaux du creusage du canal de Lachine furent arrêtés plusieurs jours dans les années 1820 à cause des inondations printanières.

C'est probablement en 1848 que se produit la plus forte inondation que Montréal ait connue. En effet, du 14 au 17 janvier, toutes les rues de la Partie la plus basse de la Pointe sont recouvertes de cinq à dix pieds d'eau où flottent d'immenses blocs de glace qui démolissent les constructions de toutes sortes. Les habitants doivent se réfugier aux étages supérieurs de leurs maisons pour échapper au fléau. Plusieurs chevaux et bêtes à cornes périssent dans les étables. Les hangars d'immigrants sont tous inondés et un grand nombre de malades sont transportés ailleurs comme mesure de protection.

Au printemps 1858, l'inondation dure une semaine. En 1861 on assiste à une autre inondation. Pour remédier au problème, on installe un égout pluvial de 6 pieds de diamètre sous la rue du Grand Trunk. Cet égout va se jeter dans la rivière au pied de la rue Mill. On construit également des digues à Pointe Saint-Charles et des stations de pompage aux endroits stratégiques.



Gare Bonaventure, inondation de 1886  
*Fonds Notman, Musée McCord*

## POINTE SAINT-CHARLES AU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

À partir de 1930, le quartier commence à perdre des industries. Le pouvoir hydraulique est remplacé de plus en plus par le pouvoir électrique. Les entreprises vont s'établir dans les autres quartiers. L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, le 25 avril 1959, a entraîné la fermeture graduelle du Canal de Lachine. Certaines usines ont plus de difficulté à transporter les marchandises et quittent Pointe Saint-Charles.

La construction de l'autoroute Bonaventure et Habitat 67 vont apporter des modifications majeures au quartier. Toute la partie appelée Victoriatown va disparaître. de 30,000 qu'elle était à son apogée, la population n'est plus que 14,000 aujourd'hui. Malgré quelques problèmes économiques, les habitants de Pointe Saint-Charles sont heureux de vivre dans leur quartier.





11/21/1939

St. Augustine  
High School

## **BIBLIOGRAPHIE**

Communauté urbaine de Montréal, **Architecture industrielle**, Service de planification du territoire.

Environnement Canada, **Canal de Lachine, Atlas historique**, Ottawa, Parcs Canada, 1983.

Groupe initial de citoyens du projet histoire de la Pointe, **Histoire du quartier de la Pointe Saint-Charles**.

Hamelin et Roby, **Histoire économique du Québec**.

Hanna, David B, et Frank W Remiggi, **Les Quartiers de Montréal vers la fin du XIXe siècle**, Association Canadienne des géographes, mai 1980.

Linteau, Durocher, Robert, **Histoire du Québec contemporain**.

Sévigny, André, **L'urbanisation dans le corridor du Canal de Lachine dans la deuxième moitié du 19e siècle**, Parcs Canada, 1986.

Sicotte, Anne-Marie, **De la vapeur au vélo: le guide du Canal de Lachine**, Montréal, Association Mil Lieues, 1986.

## **REMERCIEMENTS**

*Les Archives Nationales du Québec  
tiennent à remercier pour leur participation  
les personnes et organismes suivants:*

- *M. Paul-Émile Bertrand*
- *Mlle Émilie Duquette*
- *M. Marcel Loyer*
- *M. Antoine Raymond*
  
- *Bell Canada*
- *Bibliothèque Nationale du Québec*
- *Canadien National*
- *C.U.M. (Communauté urbaine de  
Montréal, planification)*
- *La Presse*
- *Musée ferroviaire canadien*
- *Parcs Canada*
- *Paroisse St-Charles*
- *Paroisse St-Gabriel*
- *S.T.C.U.M. (Société de transport de la  
communauté urbaine de Montréal)*
- *Ville de Montréal, archives*

## **COLLABORATEURS**

**RECHERCHE:** Marie-France Tremblay

**RECHERCHE ET RÉDACTION:** Luc Lépine

Fédération des sociétés d'histoire du Québec

**PHOTOGRAPHIE:** Jacques King

**MONTAGE:** Service des Expositions

Archives Nationales

**CONCEPTION GRAPHIQUE:** Eric Ilhareguy

**PHOTOCOMPOSITION:** Reprotech Ltée

**COORDINATION:** Michel Robin

**ISBN 2-550-19070-X**

Dépôt légal – Bibliothèque Nationale du Québec

3<sup>ème</sup> trimestre 1988

© Ministère des Affaires Culturelles, Québec 1988

**Page couverture:** amélioration du canal Lachine  
*l'opinion publique* du 22 février 1877





Gouvernement du Québec  
Ministère des Affaires culturelles  
Archives nationales du Québec

