

# SAINT-HENRI DES TANNERIES

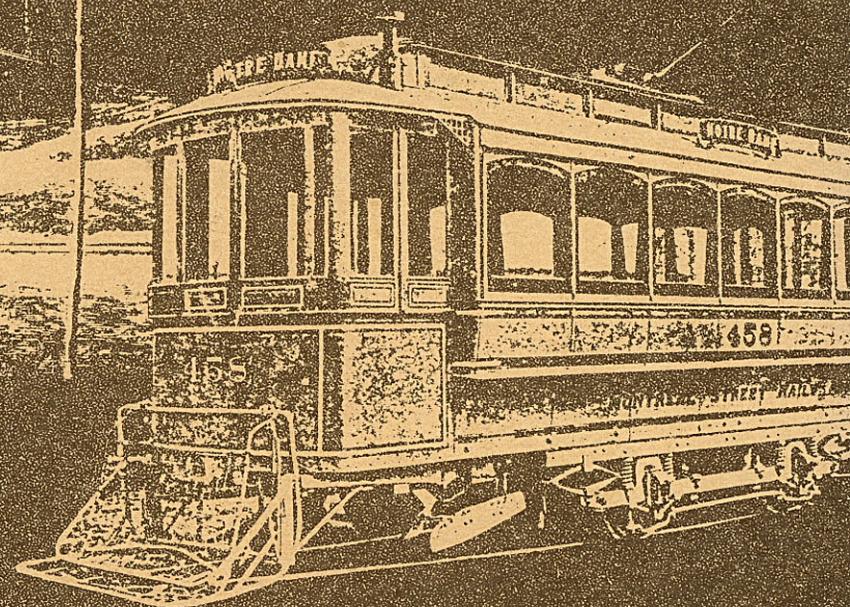
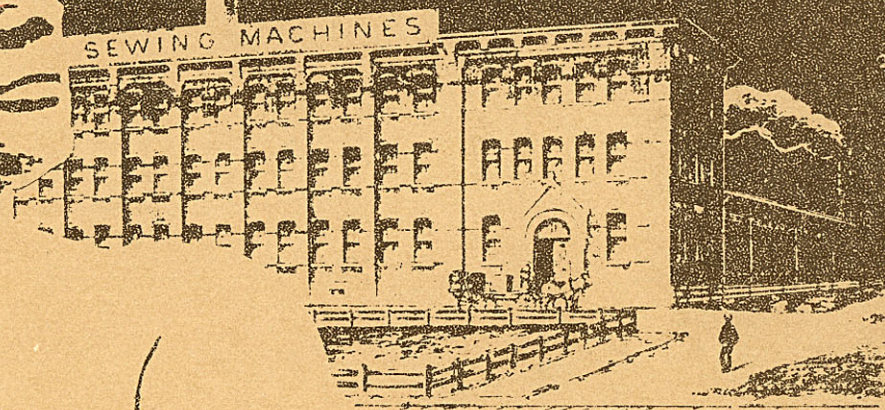
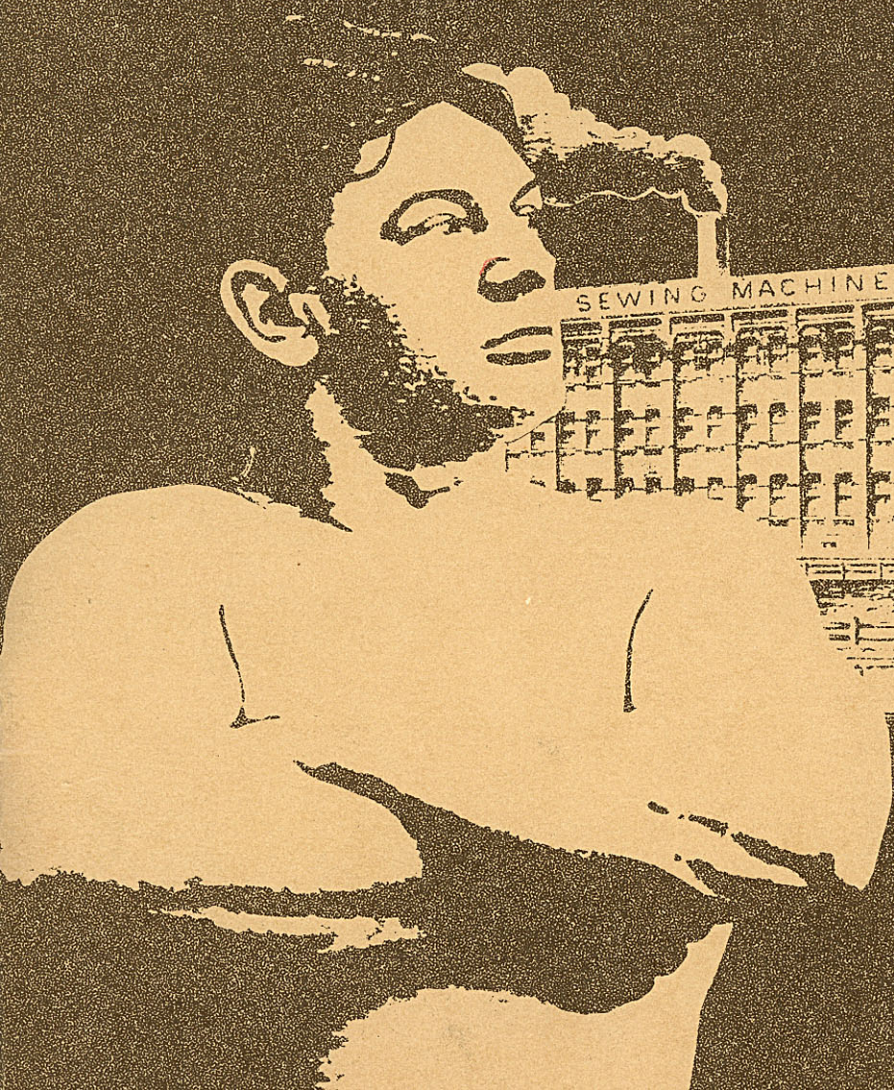
CONNAÎTRE MONTRÉAL  
PAR SES QUARTIERS

EXPOSITION HISTORIQUE

MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS

LE CHÂTEAU DUFRESNE

PIE IX ET SHERBROOKE








# SAINT-HENRI DES TANNERIES

CONNAÎTRE MONTRÉAL  
PAR SES QUARTIERS

EXPOSITION HISTORIQUE  
MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS  
 LE CHÂTEAU DUFRESNE  
PIE-IX ET SHERBROOKE

DU 15 SEPTEMBRE AU 1<sup>er</sup> NOVEMBRE 81

## RECHERCHE

**Sylvie Blais,  
Colette Carisse,  
Michelle Chamberland**

## RÉDACTION

Sylvie Blais,  
Colette Carisse,  
Michelle Chamberland,  
Gisèle Lachance,  
Chantal Montgomery,  
Éric Sabourin.

## COLLABORATION SPÉCIALE

Honorable Donald Johnston, c.p.  
La Société Historique de Saint-Henri  
Le journal La Voix Populaire  
Joanne Burgess  
Merrin Crevier  
Raymonde Gauthier  
Gilles Lauzon  
Robert Marshall  
Claude Ouellet  
Jeannine Proulx  
Gilles Rivest  
Lise Roy  
Estelle Thibodeau

## REMERCIEMENTS

Le personnel des Bibliothèques et archives de la région de Montréal.

Les nombreuses personnes de Saint-Henri qui ont contribué à la recherche.

Le personnel de l'Ymca de Westmount.

Le personnel de Jacques Corriveau, designer inc.



# SOMMAIRE

Avant-propos	4
Introduction	5
<b>Avant 1825</b>	<b>6</b>
Une famille de tanneurs	7
Le travail de l'artisan-tanneur	8
<b>Saint-Henri de 1825 à 1870</b>	
Le canal Lachine	9
La voie Upper Lachine Road	10
Les chemins de fer	11
La première paroisse de Saint-Henri	12
L'église	13
Les écoles	14
<b>1875 : les débuts d'une ville</b>	
Le premier conseil municipal	16
Le début d'industrialisation	17
Le conseil municipal 1878-1882	19
<b>1890-1905 : les facteurs d'urbanisation</b>	
Les exemptions de taxe	20
Les problèmes d'expropriation	21
L'habitation et l'aménagement	22
Les petits commerçants	23
Le développement de la paroisse	24
Les sociétés d'entraide	25
Le maire Guay	26
<b>1905-1925</b>	
L'annexion	27
La création de nouvelles paroisses	28
Les divertissements	30
Les hommes forts	31
Conclusion	33
Bibliographie	34



# AVANT-PROPOS



Au printemps 1981, l'YMCA de Montréal lançait l'idée d'un projet, « Connaître Montréal par ses quartiers ». Saint-Henri des Tanneries inaugure ce programme et reflète la participation des citoyens pour faire mieux connaître leur quartier si rempli de passé humain.

Les quartiers de Montréal donnent à la ville son caractère unique. Sources de diversité, de particularités, de traditions, de coutumes, les quartiers humanisent nos grandes villes anonymes. Le quartier, c'est une communauté d'idées, d'intérêts, d'affections, de souvenirs et d'espérances qui permettent à l'individu de se retrouver. La ville sans ses quartiers est grise et impersonnelle. Il faut faire renaître nos quartiers si l'on veut faire vibrer Montréal.

L'YMCA remercie tous ceux qui ont tant travaillé pour nous faire mieux connaître le quartier de Saint-Henri.

Marie-Josée Drouin,  
présidente  
Le Groupe d'animation urbaine



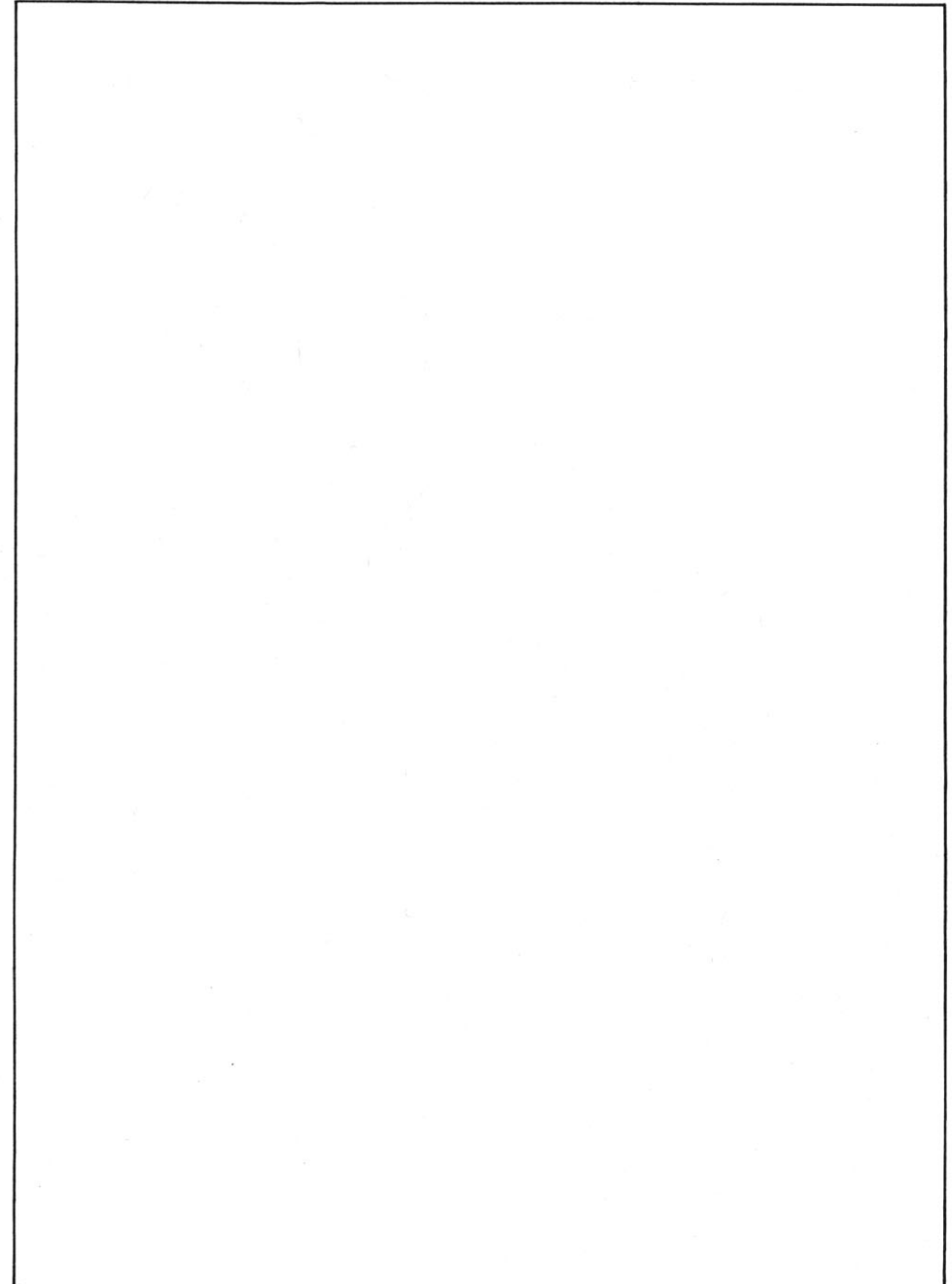
# INTRODUCTION

Il est des quartiers dont il est facile de parler : ils sont limités par des rues, définis par le style des maisons, entichés de leurs parterres de fleurs et de leurs pelouses pour se créer une image, bref, des quartiers qui s'inventent une vie pour continuer à exister par delà leur naissance administrative.

Le quartier dont il est question ici n'est pas de ceux-là. Saint-Henri a vécu avant d'être administré et existait avant d'avoir un nom. Saint-Henri est né du travail des artisans tanneurs, de l'odeur du cuir, des espoirs et des inquiétudes d'une population attachée à sa terre et qui voit creuser le canal Lachine, construire les écluses, river les rails de chemin de fer, élargir les routes. Saint-Henri s'est épanoui dans l'affairement joyeux d'une petite communauté active et prospère touchée par la manne du commerce et de l'industrialisation et qui avait sagement confié son âme aux Sulpiciens, aux Frères des Écoles Chrétiennes et aux soeurs de Ste-Anne. Saint-Henri s'est affirmé malgré

les errements d'une administration originale et a vécu passionnément les combats de Louis Cyr, endossant avec fierté les succès des hommes les plus forts du monde, des « petits gars de Saint-Henri ».

Si après son annexion à Montréal, le quartier a survécu, c'est parce qu'il n'a rien renié des joies et des tourments qui l'ont fait ce qu'il est : un quartier qui sent très fort la vie.

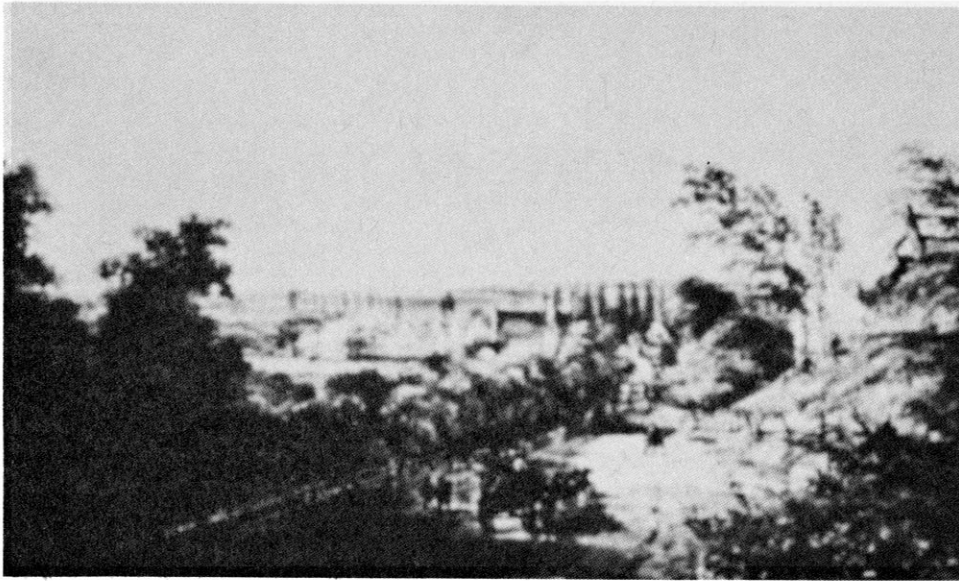




# AVANT 1825

Le quartier Saint-Henri occupe une ancienne vallée au pied d'une forte dénivellation. A l'endroit où se situe aujourd'hui la cour Turcot, on trouvait un lac d'où partait la rivière Saint-Pierre dont les méandres descendaient jusqu'au fleuve. De plus, de nombreux ruisseaux coulaient de la montagne.

Vers 1780, une famille s'installe sur le bord d'un de ces ruisseaux, le ruisseau Glen.



«Côte des Tanneries des Rolland», aquarelle de James Duncan, 1839,  
(photographie tirée de l'*Album Viger*, Bibliothèque Municipale de Montréal.)



Il s'agit de la famille Lenoir dite Rolland. Le grand-père, Gabriel Lenoir-Rolland, est descendant d'un grand commerçant de Lachine, qui est trappeur. Apprenti en 1706 dans l'une des trois tanneries à Montréal, il accède au titre de tanneur associé en 1714. De son mariage avec Marie-Joseph, fille de son patron, il a un fils, Claude, qui exploitera sa propre tannerie en 1737, à la Côte des Neiges. Ses sept fils : Nicolas, Pierre, Jean-Baptiste, François, Gabriel, Germain et Charles sont tous héritiers du métier familial. Le métier se transmet de père en fils et les secrets de fabrication d'un bon cuir sont gardés jalousement. Difficile et peu répandu, le métier de tanneur exige de nombreuses années d'apprentissage.

La communauté de l'époque avait constamment besoin de cuir, matériau essentiel à la vie quotidienne. A la fin du 18<sup>e</sup> siècle, plus d'une demi-douzaine de tanneries, nombre considérable pour l'époque, existent en ce lieu que l'on appelle communément les « Tanneries des Rolland ». (1)

Cette agglomération présente alors un aspect campagnard difficile à imaginer aujourd'hui. En 1810, la population y est suffisamment importante pour justifier la construction d'une chapelle et d'une école. Pour ce faire, la Fabrique de la paroisse de Montréal débourse 600 livres pour ériger un bâtiment à l'endroit où se croiseront plus tard les rues Saint-Jacques et De Courcelles. Les Récollets offrent quelques objets précieux pour la chapelle : un retable, un tabernacle, des tableaux, des chandeliers. Les Sulpiciens auront la charge d'y réciter les prières et les messes basses. (2)

On croit d'ailleurs que Saint Henri fut choisi comme patron de la petite chapelle en l'honneur du supérieur des Sulpiciens de l'époque, l'abbé Henri-

Auguste Roux. Les messieurs de Saint-Sulpice possèdent alors d'immenses propriétés. Aux « Tanneries », toute les terres situées le long du futur canal Lachine leur appartiennent, alors que les autres terrains avaient été concédés aux Soeurs Grises.

Peu à peu, la communauté s'organise et se développe. Un certain nombre d'artisans commencent à s'installer au village : boulangers, bouchers, forgerons, charretiers, maçons.

Chez les Rolland, on diversifie le travail. Certains membres de la famille sont maintenant selliers ou cordonniers. Attirés par la qualité et la quantité de cuir produit aux « Tanneries », cordonniers et selliers viennent de plus en plus nombreux s'établir à Saint-Henri.

En 1825, plus de la moitié de la population vit des métiers du cuir. Les « Tanneries » abritent 31 cordonniers, 17 cordonniers-tanneurs, 25 selliers, 11 selliers-tanneurs et 16 tanneurs sur un total de 160 artisans. (3) A l'époque de l'organisation artisanale, le tanneur, le corroyeur, le sellier et le cordonnier travaillent dans un atelier souvent rattaché à leur demeure. Les maîtres artisans sont la plupart du temps assistés de quelques apprentis. Il se produit autour de cette date, un changement déterminant pour l'ensemble du travail du travail du cuir. Comme la localité prospère de plus en plus, l'artisan voit augmenter la demande et doit bientôt produire en « gros ». Il se voit dans l'obligation de mécaniser certaines opérations de son travail jusqu'alors manuel. Ainsi s'achève lentement l'organisation artisanale des métiers du cuir.

(1) « Déclaration du fief et seigneurie de l'isle de Montréal. Au papier terrien du Domaine de sa majesté. En la Province de Québec en Canada ».  
Fait le 3 février 1781 par Jean Brassier.

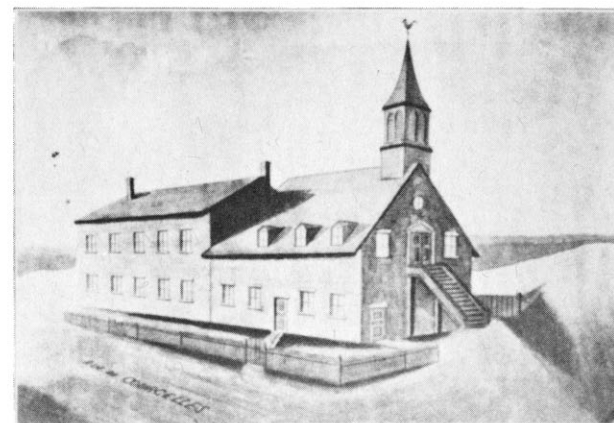
(2) Massicotte, E.Z., « Quelques rues et faubourg du Vieux-Montréal ». Cahier des Dix, Montréal, 1936, p. 105 à 156.

(3) Perreault, Claude « Montréal en 1825. », Montréal, Groupe d'études Gen-Histo inc., 1977.

# UNE FAMILLE DE TANNEURS



Première école de la communauté des FF. des Ecoles Chrétiennes à St-Henri, de 1872 à 1877.



Montage représentant le collège de Saint-Henri ainsi que l'ancienne chapelle-école en 1872. (Collection de la Société historique de Saint-Henri)

# LE TRAVAIL DE L'ARTISAN- TANNEUR

Le tanneur devait exécuter une longue série d'opérations pour transformer les peaux en cuirs souples, imperméables et imputrescibles. Il travaillait, comme dans beaucoup d'autres métiers de l'époque, une dizaine d'heures par jour, six jours par semaine. Le tannage artisanal demandait une attention constante : la moindre erreur dans la mesure des ingrédients ou dans le temps de trempage pouvait faire perdre toute une cuvée de peaux. Le métier demandait également une grande endurance physique : l'artisan devait à certains moments déplacer des peaux mouillées pesant parfois jusqu'à cinquante livres.

Le tanneur travaillait dans un ou plusieurs bâtiments très vastes, occupés surtout par des cuves, en bois, dans lesquelles trempaient les peaux. Dans un coin de la bâtisse, l'artisan entreposait l'écorce de pruche. Il la broyait lui-même à l'aide de ce qu'il appelait son « moulin à tan » afin d'obtenir ainsi une poudre, le tanin, élément indispensable à la préparation des solutions propres au tannage.

Jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, l'écorce de prûche et l'alun servaient à faire les solutions de trempage. Le tannage en lui-même était l'étape qui requérait le plus de temps et le plus grand nombre de cuves. On appelait les cuves des « forces », et les solutions des « liqueurs ». Pour tanner la peau, on la passait successivement, de semaine en semaine, dans chacune des cuves contenant une liqueur de plus en plus forte, et cela pendant plusieurs mois. L'écorce de prûche moulue donnait une couleur rouge aux liqueurs, et aux peaux, une fois tannées. L'alun, de son côté, donnait un « tannage en blanc ».

Comme première opération, on faisait tremper durant quelques heures les

peaux « vertes ». Puis on les salait, pour ensuite les entreposer jusqu'au moment du tannage. Le moment venu, le tanneur dessalait les peaux et les épilait, en les trempant dans une solution de chaux pendant environ trois semaines. On procédait alors à la dernière opération, le débouillage, qui exigeait au moins une journée de travail. On plaçait les peaux sur le « banc de tanneur », où l'on enlevait totalement les poils à l'aide du couteau à déchirer. Le tanneur, alors, retournait les peaux du côté de la chair pour enlever toutes les particules organiques qui y adhéraient encore. Il passait ensuite au confitage. Cette opération servait à neutraliser l'effet de la chaux et consistait à tremper la peau dans un mélange d'eau bouillante et de fiente de poule. Ce mélange produisait une sorte d'ammoniaque dans laquelle on laissait la peau au moins une journée.

Lorsque le tanneur ressortait les peaux du confit pour les gratter et en enlever toutes les impuretés, la préparation, avant le tannage proprement dit, avait déjà exigé un bon mois.

Après le tannage, l'artisan rinçait et égouttait les peaux, il les suspendait pour les sécher un peu, mais les reprenait alors qu'elles étaient encore humides. L'humidité rendait les peaux plus souples à travailler.

Dans la plupart des tanneries, le travail de finition se terminait avec le glaçage, qui consistait à frotter la surface de la peau étirée pour lui enlever ses plis et ses bosses. On la « repassait » ensuite avec le couteau à glacer pour lui donner un beau fini lustré.

Si le cuir nécessitait une finition plus souple, on faisait appel au corroyeur. Son rôle consistait à raffiner la surface du cuir au moyen d'une vingtaine d'opérations complexes et supplémentaires.



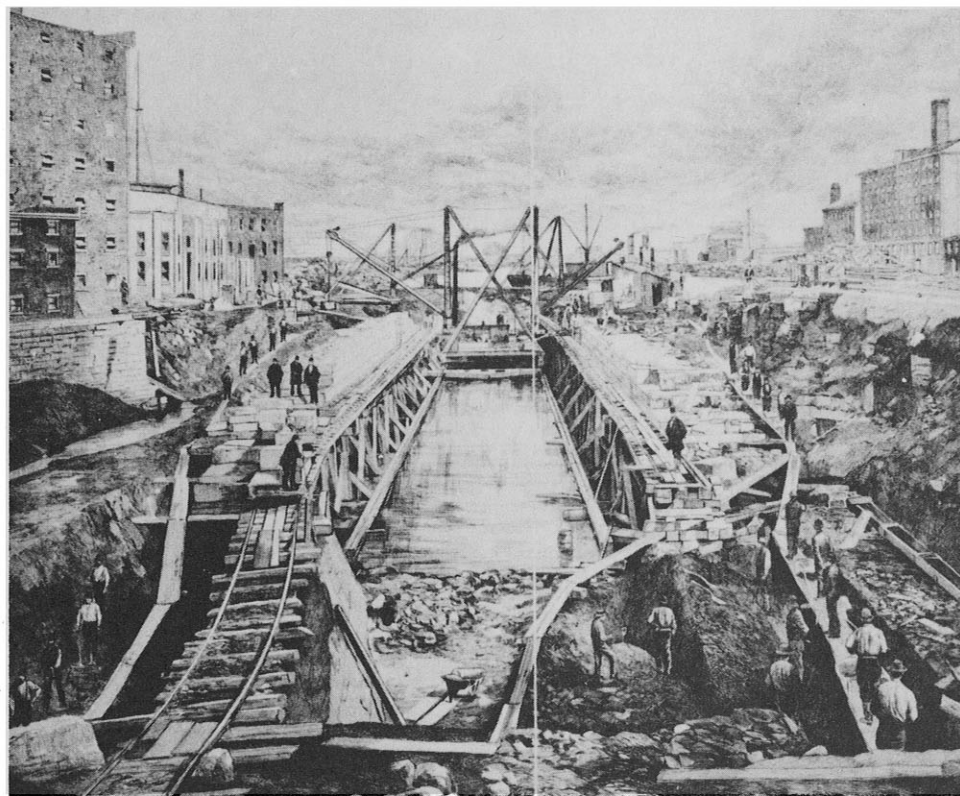
Après 1825, s'amorce à Saint-Henri un processus d'industrialisation. Une série de facteurs allaient modifier de façon définitive le caractère encore rural du village de Saint-Henri.

Le plus déterminant fut sans aucun doute l'aménagement du canal Lachine. L'histoire de sa construction est intimement liée à celle du développement de Montréal et de sa banlieue. Les dangereux rapides de Lachine avaient jusqu'alors nui au trafic entre Montréal et les centres de commerce du Haut-Canada. Il devenait urgent de construire une voie navigable dans le but de faciliter les échanges commerciaux. En 1826, on ouvrit officiellement à la navigation un canal doté de sept écluses et de ponts de pierre, creusé sur une longueur de huit milles et demi.

Montréal et toutes les localités situées sur les rives du canal ont bénéficié de cette voie de communication rapidement devenue indispensable. Peu après sa construction en 1843, on reprit les travaux en vue d'élargir le canal, de le creuser et de réduire le nombre d'écluses. A cause de la croissance de toutes sortes d'industries, de nouveaux travaux de creusage et d'élargissement s'imposent pour se terminer en 1875.

# SAINT-HENRI DE 1825 À 1870

## LE CANAL LACHINE



Les travaux d'élargissement du Canal Lachine  
(gravure tirée du *Canadian Illustrated News*, 1 décembre 1877)

# LA VOIE UPPER LACHINE ROAD

Toute marchandise acheminée vers Lachine, par voie terrestre, doit alors invariablement être transportée à travers le quartier Saint-Henri. Pour faciliter le commerce, on aménage des voies de communication dont le Upper Lachine Road, aujourd'hui rue Notre-Dame.

Autrefois, simple chemin creusé d'ornières, cette route devient rapidement l'une des voies les plus importantes de l'île de Montréal. Presque en ligne droite, elle traverse le village des Tanneries. Dès le tout début du 19<sup>e</sup> siècle, cette route permet le transport de toutes les marchandises qu'on veut embarquer sur les bateaux à destination du Haut-Canada ou des États-Unis. Mauvaise, tortueuse et constamment défaite par les pluies, il faut près d'une journée aux charrettes chargées pour aller d'un endroit à l'autre. (1) Afin de rendre la route plus praticable, la législature vote en 1831 des mesures pour l'améliorer.

Les diligences sillonnent désormais cette voie pour permettre aux voyageurs de se rendre aux États-Unis ou dans l'ouest en leur donnant accès aux traversiers de Lachine. Saint-Henri se trouve donc sur la route de ces voyageurs et c'est la vie toute entière du village qui se trouve stimulée par cette incessante activité. Les diligences quittent Montréal très tôt le matin, à partir de la rue Saint-Paul, après avoir fait le tour des différents hôtels. Un des conducteurs, nommé Deschamps, sera plus tard célèbre à cause de sa trompette qu'il sonne autant pour attirer la clientèle que pour annoncer le passage de la diligence Montréal-Saint-Henri-Lachine. (2)

A l'instar de certaines de nos autoroutes, les routes importantes du temps étaient garnies de barrières à

péage. Par exemple, la « barrière à Quesnel » donnait accès, de Montréal, au fief Saint-Joseph. Ce faubourg, délimité aujourd'hui par le boulevard Georges-Vanier et l'avenue Greene, appartenait alors en quasi-totalité à Frédéric-Auguste Quesnel. Il l'avait acheté des religieuses de l'Hôtel-Dieu en octobre 1815. Député, membre de la haute finance montréalaise, il possédait des intérêts dans l'industrie des pelleteries et dans la propriété immobilière. Sur ce domaine, on pouvait admirer un magnifique manoir. Sa propriété comprenait un parc, un lac artificiel, des écuries, etc. La concession qu'il a achetée se développe rapidement, et les chemins que l'on y ouvre aident à rapprocher le village des Tanneries, de Montréal. En 1864, Alexandre Delisle et William Workman, deux financiers, achètent soixante-dix-huit arpents de ce fief, divisent la terre en lots et tracent les rues de ce qui va devenir d'abord le « Faubourg Delisle », puis Sainte-Cunégonde. (3)

A l'ouest du faubourg Saint-Joseph, était situé le « Coteau Saint-Augustin » où l'on pouvait admirer les terres cultivées et les vergers. Ces terrains, propriété d'un commerçant du nom de William Hallowell, depuis 1805, avaient ensuite été vendus en partie au fermier Hugh Brodie. Longtemps une section du village sera connue sous le nom de « ferme Brodie ». C'est de Hugh Brodie fils que la corporation épiscopale achètera, en janvier 1869, le terrain au coin des rues Saint-Jacques et du Collège afin d'y construire l'église Saint-Henri. Parlons maintenant du cœur même de Saint-Henri, la « place Saint-Henri » au visage champêtre à l'époque. En effet, en 1825, on dénombre plus de deux cent cinquante agriculteurs dans le village. On trouve même un moulin pour la mouture du grain près de la rue Saint-Augustin. D'autre part, les artisans



offrent leurs services ou leur produits à la population environnante : briquetiers, tisserands, maçons, bouchers, boulangers, brasseurs, charpentiers et forgerons. Les voyageurs, passant par là, s'arrêtent chez l'aubergiste pour abreuver leurs chevaux et se reposer. N'oublions pas qu'il y a encore une distance de cinq milles à parcourir pour atteindre Lachine. De ce fait, les hôteliers (on en dénombre déjà plus de trente en 1825) font de bonnes affaires.

Parallèlement, à la route et au canal Lachine, vient s'ajouter une autre voie de communication aussi importante : le chemin de fer. En novembre 1847, on inaugure la voie ferrée entre Montréal et Lachine. Le « Lachine-Rail-Road » conduit passagers et marchandises jusqu'aux « steamers », bateaux à vapeur allant ou vers l'ouest ou vers Caughnawaga là où une autre voie ferrée se rend directement à New-York. En 1851, une compagnie privée largement subventionnée par l'État est fondée : le Grand-Tronc. En 1853, la voie ferroviaire relie Portland (Maine) à Montréal, et en 1855-56 se rend jusqu'à Toronto; on inaugure triomphalement en 1859, le pont Victoria, lequel permet aux voies ferrées de traverser le fleuve.

Tout ce réseau de communication nouveau favorise une poussée de croissance sans précédent. Des régions rurales environnantes, nombreux sont ceux qui viennent à Montréal à la recherche de travail. La population augmente rapidement. Les gens viennent s'installer pour travailler soit dans les chantiers de construction navale, soit aux travaux d'agrandissement du canal. En 1870, la population de Saint-Henri compte environ cinq mille âmes. La construction des voies ferrées a complètement bouleversé l'ancien aspect

(1) Bouchette, Joseph, « Description topographique de la province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut-Canada, et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis d'Amérique », Londres, 1815.

(2) Fowler, Thomas, « The journal of a Tour Trough British America to the Falls of Niagara », Aberdeen, Smith, 1832.

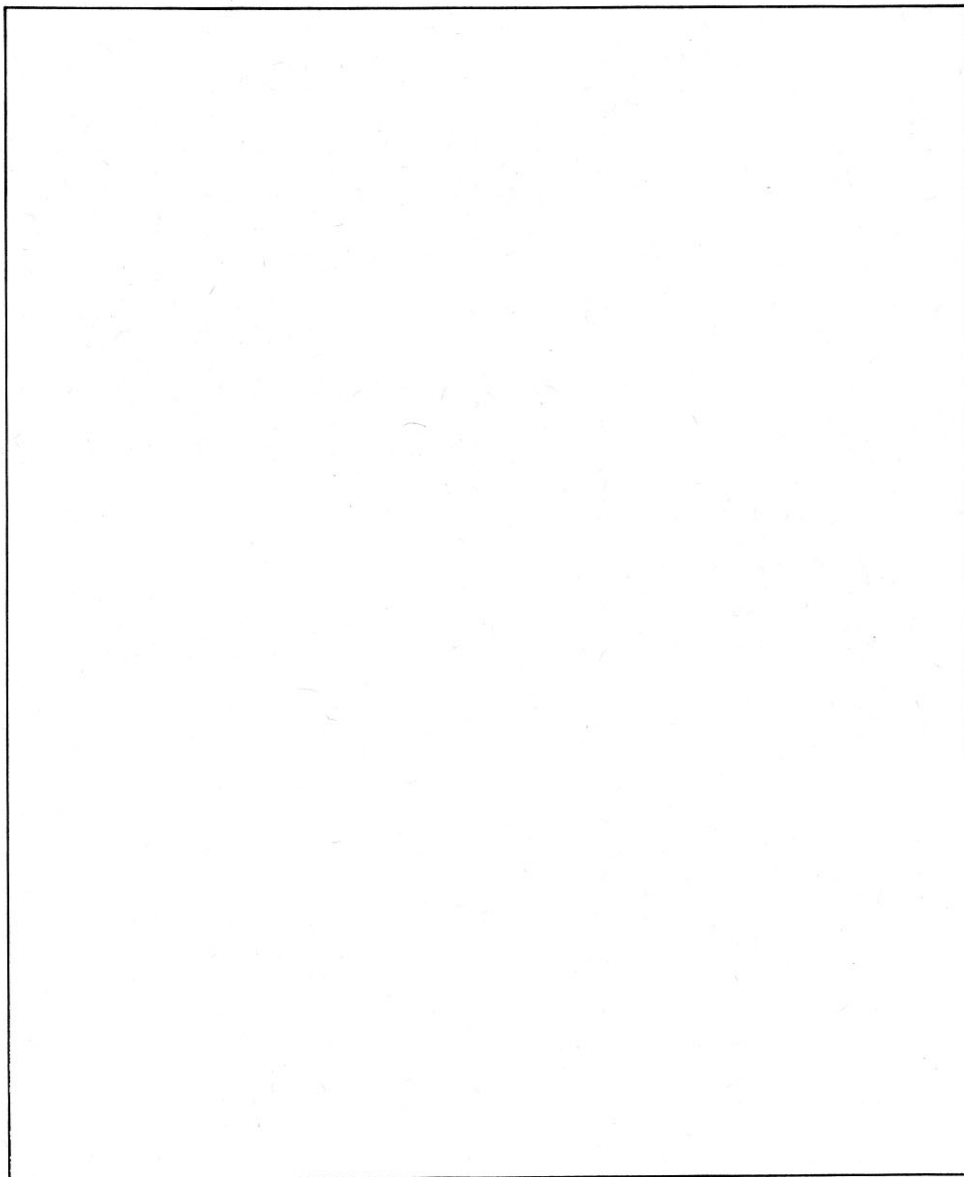
(3) Massicotte, E.Z., « Coins historiques du Montréal d'autrefois », Cahier des Dix, Montréal, 1937.

du village. On retrouve maintenant un dépôt pour les chemins de fer ainsi qu'une petite gare. La petite ville est active et prospère, malgré l'exode massif des ouvriers canadiens-français vers les États-Unis. Le 3 mars de cette même année, un journal de Montréal, « L'Opinion Publique » commente : « Nous ne pouvons nous empêcher, en parlant de ce sujet, de tourner tristement nos regards vers cette population intelligente qui s'en va enrichir de ses sueurs et de son travail nos entrepreneurs voisins. Combien de villes et de villages, comme les Tanneries des Rolland, s'élèveraient au sein de nos forêts et sur les bords de nos rivières, si elle avait trouvé ici l'encouragement, le travail qu'elle va chercher aux États-Unis ».

Cependant, la population grandissante de Saint-Henri a besoin d'une organisation du territoire et de l'aménagement de ses services. A cette date, le village fait toujours partie de l'immense municipalité d'Hochelaga, ou paroisse de Montréal, comprenant un vaste territoire dont le Côteau Saint-Pierre, Notre-Dame-de-Toutes-Grâces, le village Delisle, la ferme Saint-Gabriel, la Côte-Saint-Paul et quelques autres localités.

## LES CHEMINS DE FER

# LA PREMIÈRE PAROISSE DE SAINT-HENRI



Depuis 1810, les habitants des « Tanneries » vont, pour les offices religieux, à la petite chapelle des Sulpiciens. Pour la grand-messe, c'est à Lachine ou à Notre-Dame-de-Toutes-Grâces, qu'ils doivent se rendre. Mgr Bourget avait commencé le démembrement de l'immense paroisse de Montréal en 1860, et c'est au tour de Saint-Henri en 1867 de prendre officiellement le nom de paroisse de Saint-Henri-des-Tanneries.

Le territoire de la nouvelle paroisse dépasse largement celui du village des Tanneries, puisqu'il s'étend au sud jusqu'au fleuve, à l'est jusqu'à la limite de Montréal, jusqu'à la paroisse de Lachine à l'ouest, et au nord jusqu'à la petite côte Saint-Antoine.

Le décret du 2 juillet 1867, spécifie que la paroisse est érigée uniquement à des fins religieuses; elle demeure donc une paroisse « canonique » jusqu'en 1875, date à laquelle la localité s'incorpore en municipalité et où, par le fait même, il ne lui est plus nécessaire de dépendre de la paroisse de Montréal au point de vue civil. C'est également à cette date que la paroisse de Saint-Henri-des-Tanneries se dote d'une fabrique et d'un corps de marguilliers.



# L'ÉGLISE

En 1869, on est prêt à construire l'église paroissiale; on désigne un endroit pour l'érection de la bâtisse à la future intersection de Saint-Jacques et du Collège. Ce terrain, acheté de Hugh Brodie, est choisi par Mgr Bourget lui-même. Les paroissiens, heureux de ce nouveau projet, désirent un bâtiment à la mesure de leur ferveur. C'est l'architecte Adolphe Lévesque qui en dessine les plans, inspirés, semble-t-il, de la célèbre et très ancienne église Sainte-Marie-Majeure de Rome. La fierté et l'orgueil de l'architecte auraient peut-être été sensiblement heurtés si les gens de Saint-Henri avaient pu juger du peu de ressemblance de leur église avec celle de Rome. N'étant toutefois pas en mesure de faire comparaisons, les paroissiens sont satisfaits de leur église. Les entrepreneurs Payette et Perreault l'ont construite. Située au coeur du village, l'église témoigne de la prospérité nouvelle de la communauté. On l'embellit sans cesse. On redécore sa façade en 1887 et on rafraîchit ses dorures. En 1891, c'est une horloge qu'on ajoute au clocher. Le sculpteur Philippe Hébert y exécute des bas-reliefs en pierre et en bois et on ajoute lors des derniers travaux à l'intérieur, vers 1892, deux chapelles supplémentaires. En 1894, la maison Crouzet-Heldebrand de Paris reçoit un contrat pour la fabrication de quatre belles cloches de gros calibre, transportées à Montréal sur le bateau à vapeur «Vancouver». Au cours d'un superbe banquet, Mgr Fabre, alors troisième évêque de Montréal, les bénit officiellement.

En 1900, les finances de la fabrique permettent la construction d'un nouvel orgue par les frères Casavant de Saint-Hyacinthe. Cet orgue se compose de quatre claviers de soixante et une notes, d'un pédalier de trente notes et de cinquante jeux; le mécanisme est mis en mouvement au moyen de l'électricité. Au soir du 28 octobre 1900, on inaugure le nouvel instrument par un « Grand concert sacré ». C'est, semble-t-il, un véritable succès. (1)

(1) État des finances de la fabrique de Saint-Henri-des-Tanneries, au 31 décembre 1901.



Vue de l'église Saint-Henri et du presbytère  
(Photographie : Bibliothèque Nationale du Québec, Fonds Barrière)

# LES ÉCOLES

## LE SCANDALE DES TANNERIES

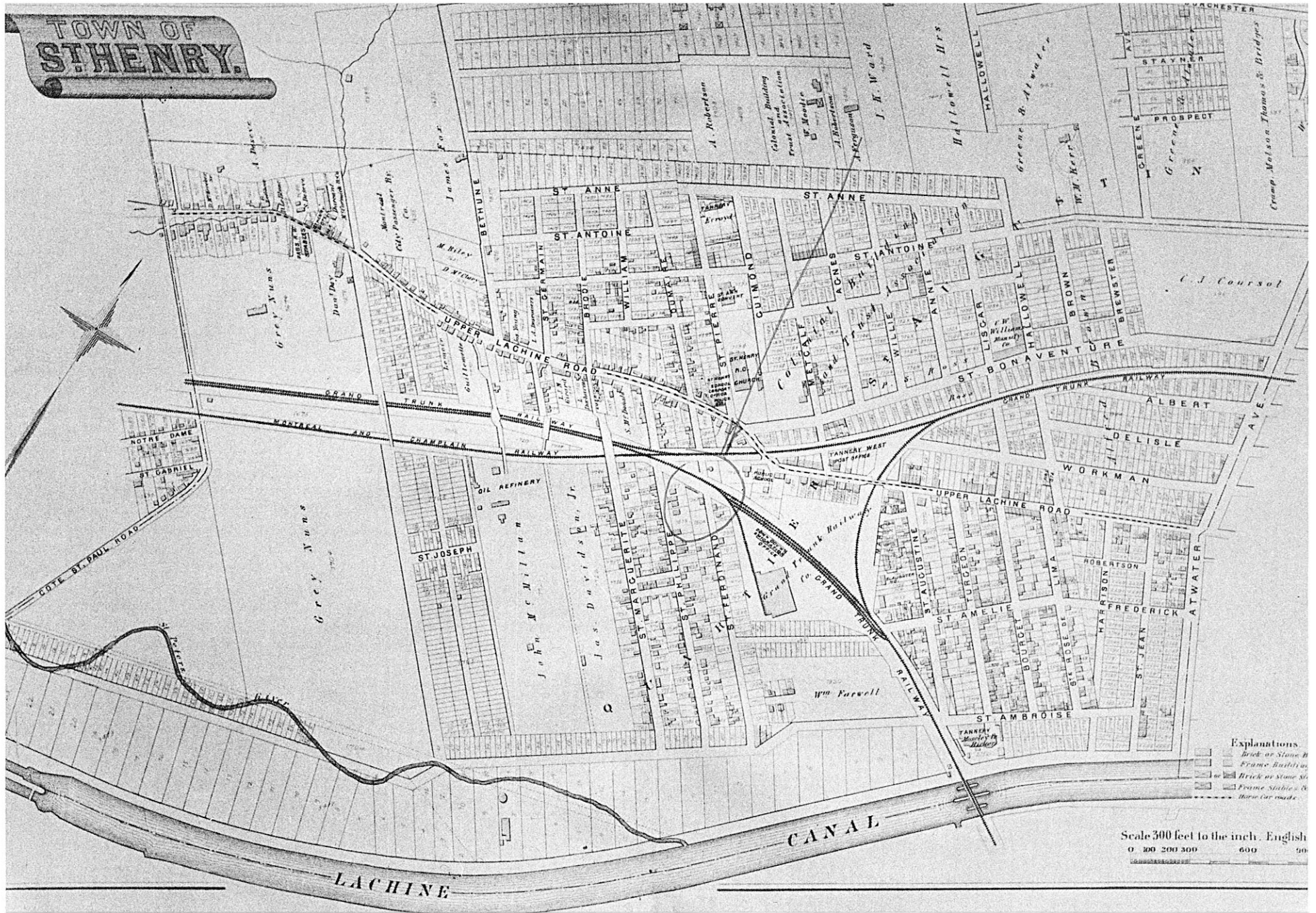
En 1873, un scandale éclate au sein du gouvernement : l'affaire des Tanneries. Des députés sont impliqués dans une transaction frauduleuse concernant un échange de terrains dans l'ouest de Montréal. L'histoire rapporte que le gouvernement provincial possédait un terrain à Saint-Henri sur lequel on se proposait d'édifier un hôpital pour contagieux. Cependant, ce lot de terre est échangé contre un autre terrain de valeur marchande vingt-cinq fois moindre, « La Ferme Leduc ». On accuse alors certains députés d'avoir reçu des pots-de-vin lors de la transaction. Ce scandale, discuté dans toutes les réunions publiques, oblige le premier

ministre Ouimet à démissionner. Des élections ont lieu et on forme un comité d'enquête. Les procédures dureront plusieurs mois au cours desquels cent-quarante personnes témoigneront. A la suite de quoi, la commission remet son rapport où il est conclut qu'il n'était pas facile d'évaluer à coup sûr la valeur du terrain de Saint-Henri. Si le cabinet s'est trompé de quelques milliers de dollars, où est son crime? Malgré ou à cause de cette conclusion, le « scandale » occupera la scène politique encore plusieurs mois et continuera d'alimenter de nombreuses discussions.

Du côté scolaire, la paroisse abrite déjà une école où trente élèves, dirigés par une demoiselle Rolland, suivent la classe régulièrement. Une petite école anglaise, dirigée par M. Moriarty, existe également. Vingt-cinq élèves la fréquentent. Vers 1846, une première commission scolaire est formée. Le curé Lapierre, alors responsable de la desserte de la petite chapelle, achète des Sulpiciens un terrain où il fait construire un bâtiment de trois étages, d'une surface de 100 pi sur 60 pi. En septembre 1870, les Sœurs de Sainte-Anne s'y installent et nomment Académie Sainte-Mélanie cette école des Tanneries, laquelle ouvre ses portes à quatre-vingt pensionnaires et à deux cents externes. Les religieuses dirigent également trois autres institutions : l'école Saint-Augustin, sur la rue Turgeon, celle du village Déglise et celle de l'ancienne chapelle de la rue Sainte-Élisabeth, transformée en école pour garçons en 1870.

En septembre 1872, à la demande du curé Lapierre et des commissaires d'école, les Frères des Écoles Chrétiennes acceptent de venir enseigner à Saint-Henri. Une petite communauté de six frères s'occupe des deux cents élèves, répartis en quatre classes. Les frères s'installent dans l'école de la rue Sainte-Élisabeth. En 1877, les étudiants et leurs professeurs déménagent dans une nouvelle école, construite à l'angle des rues du Collège et Saint-Jacques. Le frère Elphinien la dirige jusqu'en 1881.





Plan de la ville de Saint-Henri en 1879  
 Hopkins, H.W., Atlas of the City and Island of Montreal (...) Lands, I.P., Provincial Surveying and Pub. Co., 1879, page 79.



# 1875 LES DÉBUTS D'UNE VILLE

## LE PREMIER CONSEIL MUNICIPAL

### SAINTE-CUNÉGONDE

Le 28 décembre 1876, on détache une partie de Saint-Henri, à l'est de la rue Atwater, pour créer le village de Sainte-Cunégonde. La municipalité, aussi appelée « village Delisle » se transforme rapidement en un faubourg populaire. Les ouvriers travaillent aux chantiers de construction et de réparation de navires Cantin, dans les laminoirs, à la Montréal Rolling Mill, à la Mitchell Brass Foundry, aux moulins à scie de Rutherford et Ward et aux entrepôts de glace. Les populations de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde sont

très liées puisque les habitants des deux endroits travaillent souvent aux mêmes usines ou vont assister à la messe dans la même église durant plusieurs années. Sainte-Cunégonde se développera pour finalement devenir « cité » en 1890.

En 1875, Saint-Henri-des-Tanneries est incorporé en municipalité. La première séance du conseil municipal a lieu le 20 mars 1875 et doit dans la première année de son mandat se réunir tous les jours. Le territoire a grandement besoin d'être organisé. On met en branle toute une série de travaux pour faire de la localité une ville offrant à ses citoyens les commodités et les services nécessaires à leur confort. L'une des premières préoccupations est l'éclairage des rues. Dans une résolution du 7 octobre, la corporation de la ville s'engage à poser dans les lieux publics des fanaux et des lanternes, équipés de lampes à l'huile. Les rues seront désormais éclairées et on pourra donc mieux circuler le soir. La ville s'occupe également de confectonner et de poser des numéros sur les maisons. Deux ramoneurs officiels sont nommés : Casimir Gérard et Antoine Labelle; ils parcourent les toits de Saint-Henri pour nettoyer régulièrement les cheminées. On songe aussi à améliorer les routes et à en ouvrir de nouvelles; des inspecteurs de la voirie, nouvellement nommés, doivent surveiller et rendre compte périodiquement de l'état général des voies de circulation.

Environ 8,000 personnes habitent Saint-Henri en 1878. La ville offre du travail à qui en veut et la population augmente en proportion de la demande de main d'œuvre.

Les citoyens disposent maintenant de la plupart des services essentiels. Le conseil légifère pour l'établissement des commerces et des hôtels. Plusieurs aubergistes, dont Georges Paquette, Jean-Baptiste Fortier, Pierre Larante, Georges Rolland et Joseph Deschamps, obtiennent des permis d'exploitation.

Malgré ces efforts d'urbanisation, Saint-Henri présente encore un visage

semi-rural. Les animaux, vaches et moutons, circulent dans les rues jusqu'au canal, sur les bords duquel les fermiers les mènent paître. Alors qu'en certains endroits on peut voir des champs de céleri, il y a encore un boisé au coin des rues Saint-Jacques et Rose de Lima. Ce sera vers la fin des années '80, lorsque les investissements manufacturiers s'accroîtront, que le conseil municipal se rendra compte des faiblesses de son projet d'aménagement territorial et essaiera alors, de rétablir la situation en utilisant des moyens coûteux et inefficaces et des méthodes plus ou moins honnêtes. A grands coups d'expropriation, de réduction de taxes et d'exemption fiscale parfois très subjectives, la corporation aura quelques difficultés à maintenir l'harmonie dans son organisation.

Chaque municipalité se doit d'avoir son corps de police : la corporation rassemble donc une vingtaine d'hommes qui seront « armés, logés et habillés aux frais de la corporation » pour constituer son escouade policière. Parallèlement, la prévention des incendies est également une responsabilité que la municipalité doit assumer. Les conseillers nomment Zéphirin Benoît à la tête d'une brigade de pompiers. Ayant déjà une certaine compétence, acquise au service de la ville de Montréal, le chef Benoît dirige son service avec énergie et efficacité. Il remplit adéquatement les exigences de sa position. On dit même que les compagnies d'assurances, confiantes dans l'efficacité de sa brigade, avaient réduit leurs taux au niveau de ceux de la ville de Montréal. Les nouveaux travaux d'amélioration du canal Lachine sont pratiquement terminés à cette époque et laissent entrevoir de nouvelles possibilités de développement pour Saint-Henri. Lorsque le nouveau système d'énergie hydraulique y sera aménagé, la munici-

palité pourra commencer à utiliser l'électricité pour ses besoins les plus pressants. Un de ces besoins est de permettre aux citoyens une meilleure alimentation en eau potable. Le conseil vote donc en avril 1875 un règlement

pour l'établissement d'un aqueduc, de puits publics et de réservoirs d'eau. Entre temps, la ville s'engage à payer à Montréal la somme de 15 sous le galon pour son approvisionnement en eau.

## LE CUIR

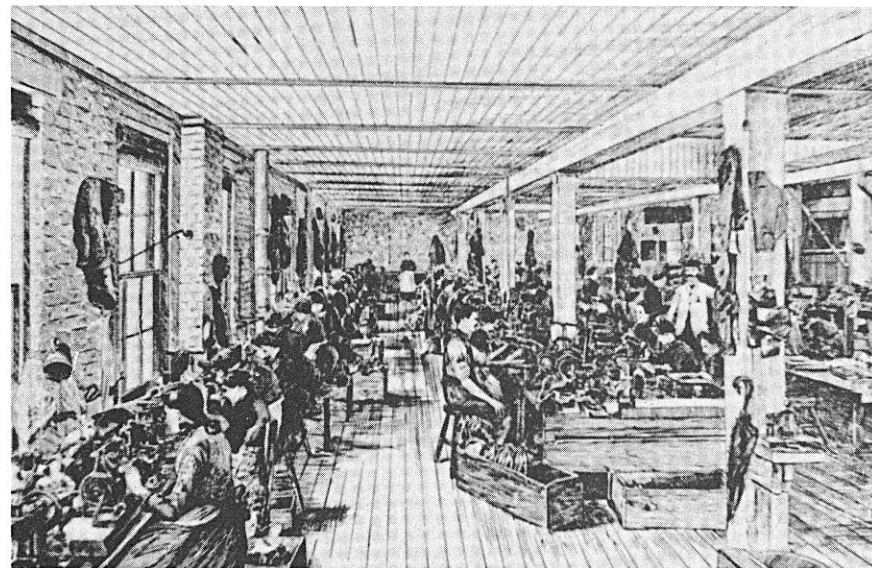
Des changements importants amènent au milieu du 19<sup>e</sup> siècle un véritable bouleversement dans le travail du cuir. Les premières machines-outils sont importées des États-Unis : machine pour étendre et aplanir le cuir, « fendeuse », à cuir, machine à « polir », etc. À Saint-Henri, l'ouverture du canal Lachine et les chemins de fer ouvrent des marchés considérables autant dans les principales régions du Québec que dans l'ouest. En 1845, Montréal jouit d'un autre avantage qui contribue grandement à l'expansion de l'industrie de la chaussure : l'imposition d'une taxe sur les produits de cuir importés. De 1850 à 1860, l'ensemble de ces facteurs occasionne un bond spectaculaire de cette industrie. À Saint-Henri apparaissent deux tanneries industrielles, l'une sur les bords du canal, la Moseley and Ricker, l'autre sur la rue du Collège, la Thomas Ecroyd. De nombreux ouvriers y travaillent à des tâches devenues très spécialisées. Les peaux ne sont plus tannées dans les cuves mais plutôt dans de grands bassins où elles sont agitées mécaniquement par un moulinet, ce qui en accélère le traitement. Par ailleurs, le cuir est maintenant suspendu à l'air chaud et sèche rapidement et uniformément.

Plusieurs innovations technologiques bouleversent le travail des maîtres

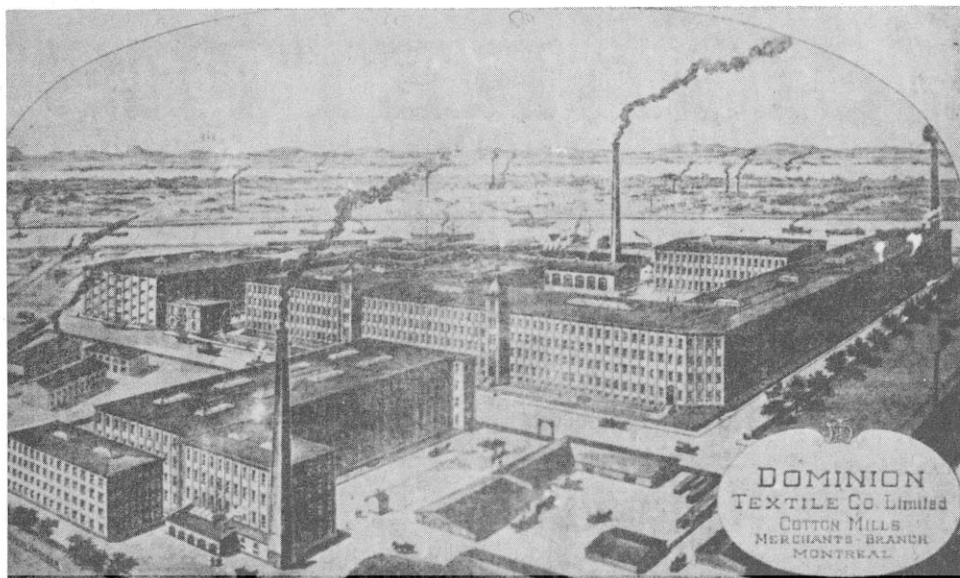
cordonniers, en particulier l'apparition de la machine à coudre. Les diverses phases de la production d'une chaussure sont maintenant réparties entre plusieurs travailleurs qui, souvent, opèrent à domicile. Vers 1870, l'utilisation de la vapeur pour actionner les machines marque le début de la production industrielle à grande échelle. Autour de 1872, à Saint-Henri, on trouve une manufacture importante de bottes et de chaussures. Une soixantaine de cordonniers sont installés déjà dans le quartier et plusieurs travaillent dans de petits ateliers ou fabriques. En 1882, une autre manufacture importante est implantée : il s'agit de la Montreal Carriage and Leather Company Eugène Guay, modeste corroyeur, installe son atelier en face de la Moseley. Ambitieux et imaginatif, il parvient à ouvrir sa propre manufacture de renforts de souliers sur la rue Brodie, sept ans plus tard. Élu maire de Saint-Henri en 1897, il demeurera à ce poste jusqu'en 1905, date de l'annexion du quartier à la ville de Montréal.

Même si Saint-Henri connaîtra bientôt une diversification de sa vocation économique, le travail du cuir y restera jusqu'au début du siècle un secteur très important. L'arrivée de la concurrence américaine, à partir de 1880, amènera le déclin progressif de l'industrie de la tannerie.

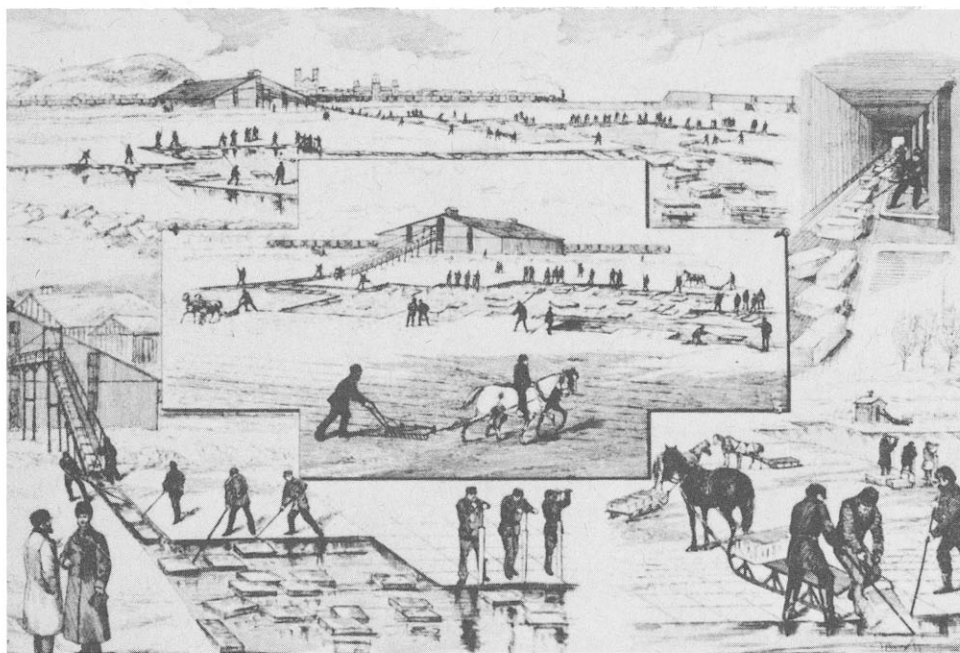
# LE DÉBUT D'INDUSTRIALISATION



Atelier d'assemblage dans une manufacture de chaussures.  
(gravure tirée du *Dominion Illustrated*, 1891, page 40)



La filature Merchants à Saint-Henri  
(Photographie tirée de *La Presse*, 17 juillet 1909).



Les différentes étapes de la coupe de la glace sur le fleuve  
(gravure tirée du *Canadian Illustrated News*, 15 avril 1882)

L'année 1882 est marquée à Saint-Henri par une forte vague d'implantations industrielles. (1) L'industrie du cuir mise à part, les ouvriers de Saint-Henri trouvent également du travail aux diverses manufactures de Sainte-Cunégonde, à la Montreal Rolling Mill, à la Thomas Davidson, à la Robert Mitchell, à la biscuiterie Luttrell, ainsi qu'à la John MacMillan, une raffinerie d'huile installée près de la voie ferrée. En 1879, la C.W. Williams Manufacturing Company construit un vaste bâtiment de trois étages sur la rue Saint-Jacques près de la rue Bourget. Cette entreprise d'origine américaine produit des machines à coudre réputées pour leur élégance et leur durabilité. La manufacture emploie une abondante main-d'œuvre qualifiée et est équipée d'une machinerie moderne. On travaille le fer au premier étage alors que le deuxième et le troisième sont réservés au montage et à la finition. Aussi étonnant que cela puisse paraître pour l'époque, une machine est assemblée à toutes les six minutes et aussitôt expédiée.

Ainsi en 1882, les industries à Saint-Henri sont de plus en plus diversifiées. C'est l'époque où l'on implante solidement au Québec l'industrie du textile, grâce à la protection d'un tarif douanier.

Sur les bords du canal Lachine, la filature de coton Merchants Manufacturing Company devient la manufacture la plus importante de Saint-Henri. On y embauche quatre cent quatre-vingt-quinze personnes, dont trois cent dix-huit femmes, soit plus que la totalité des ouvriers à l'emploi des seize autres industries de la ville. Les conditions de travail y sont toutefois extrêmement difficiles; une première grève aura lieu en 1891. Bientôt, ce secteur prend tant d'expansion qu'il est menacé de surproduction. Aussi les manufacturiers doivent conclure des ententes entre eux.

En 1904, la Merchants se fusionne avec la Colonial Bleaching and Printing de Saint-Henri et plus tard avec trois autres compagnies pour devenir la très puissante Dominion Textile.

## LES ABATTOIRS

C'est aussi à partir de 1882 que de nombreux abattoirs s'installent à Saint-Henri; d'abord la Dominion Abattoir puis les Abattoirs de l'Ouest, à l'endroit où se trouve aujourd'hui le parc Georges-Étienne-Cartier. L'installation de ces abattoirs est fort importante. Les bâtiments de brique sont hauts de quatre étages et mesurent 100 pieds sur 50. De coûteuses glacières y sont aménagées et les hautes cheminées crachent une épaisse fumée noire et malodorante que les vents mettent du temps à dissiper. Les animaux sont acheminés par bateaux de Château-guay et de Beauharnois, ou par trains. Un marché à bestiaux est construit en 1885 près de ces abattoirs et en 1902, on le transportera sur la rue Saint-Étienne à Pointe Saint-Charles. Le 22 octobre 1890, le feu se déclare aux abattoirs. Les flammes alimentées par l'huile et la graisse des animaux consomment la bâtisse très rapidement. Les pertes atteindront la somme de \$50,000.00.

## LE COMMERCE DE LA GLACE

Lié aux abattoirs, le commerce de la glace occupe une place prépondérante à Saint-Henri. Vers 1890, la Butchers Ice Co. et la Dominion Ice Co. occupent un large secteur de la rue Atwater. Pendant l'hiver, des hommes à l'aide de scies conçues spécifiquement pour ce travail, découpent de larges blocs du fleuve. Ils les retirent ensuite de l'eau avec des pinces et les chargent sur des traîneaux tirés par des chevaux. La



quantité de glace entreposée à Montréal, durant l'hiver 1882, atteint 60,000 tonnes. Mentionnons qu'il s'agissait d'un métier extrêmement dangereux.

(1) Ouellet, Claude, «Rapport de recherche sur les implantations industrielles et commerciales dans la ville de Saint-Henri, 1876-1905», Université du Québec à Montréal, 1980. (polycopié)

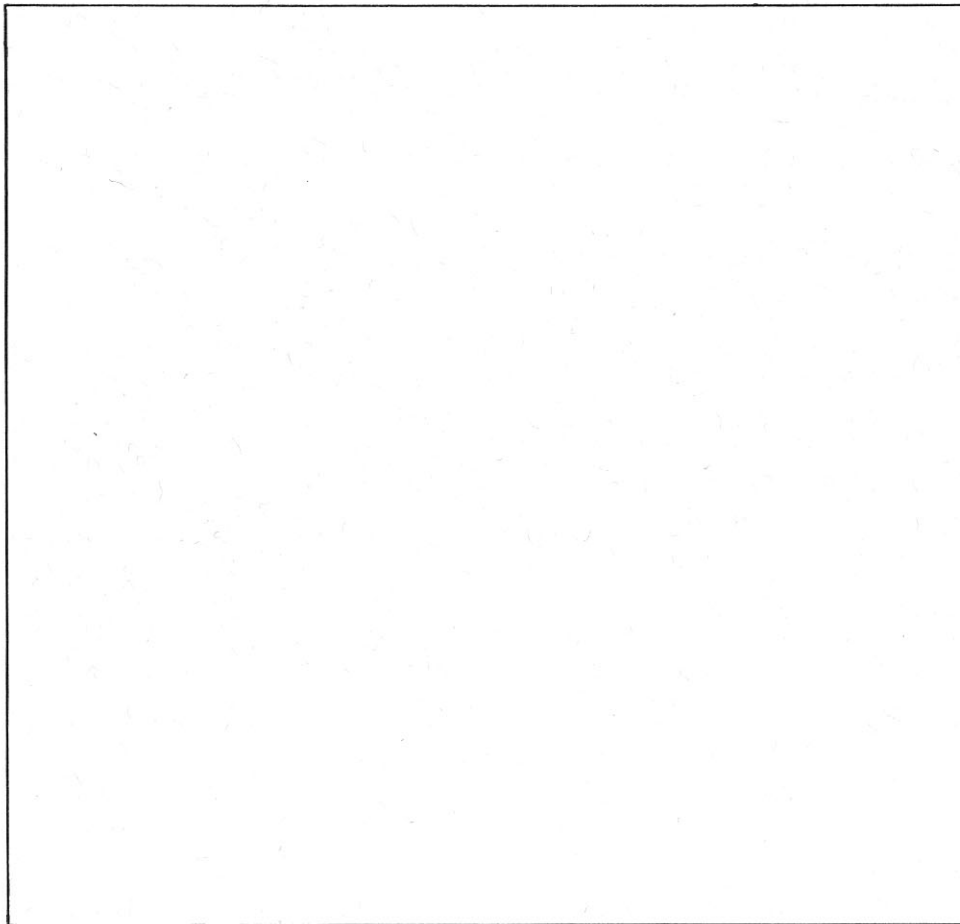
La population passe de huit mille habitants à neuf mille. Beaucoup d'efforts sont encore à faire pour améliorer les services municipaux. La ville est toujours éclairée au pétrole et l'allumeur de réverbères est fonctionnaire municipal. D'autre part, en 1880, la ville n'a pas encore de réseau d'égouts convenable. Chaque année, le fleuve déborde et la petite rivière Saint-Pierre se met de la partie : l'inondation entraîne avec elle les eaux usées, ce qui représente un danger sérieux pour la santé de la population. Le conseil, lent à réagir, se voit bientôt débordé de réclamations de la part des villes de Westmount et de Sainte-Cunégonde en particulier. En dépit de ces faits, la corporation semble en bonne situation.

Le journal l'Étendard, dans son numéro du 12 septembre 1883, parle en ces termes du conseil de Saint-Henri : « Les chemins et les trottoirs ont subi des réparations considérables ces dernières années, et malgré cela, les comptes de Monsieur Desève, l'habile secrétaire-trésorier de la municipalité, accusent un excédant (sic) des recettes sur les dépenses et les excédants continuent de s'accumuler».

Fait amusant à signaler, à cette époque, on passe également un règlement pour empêcher toute personne de mendier dans les limites de la ville sans avoir au préalable obtenu un permis signé par le maire.

## LE CONSEIL MUNICIPAL 1878-1882

# 1890-1905 LES FACTEURS D'URBANISATION LES EXEMPTIONS DE TAXE



A partir des années 1890, Saint-Henri connaîtra une deuxième vague d'implantations industrielles. Le conseil municipal adopte une série de règlements afin d'en favoriser l'établissement. Ainsi la manufacture de chemises Tooke Brothers obtient une exemption de taxes pour dix ans, en plus d'un boni de 25,000 \$ à la condition d'opérer durant 20 ans et d'employer en permanence six cents ouvriers locaux. La biscuiterie Lang bénéficie de conditions semblables et s'installe sur la rue de Courcelles, près de Dagenais. (Les fondations du bâtiment sont encore visibles aujourd'hui.) L'usine avait été construite par les architectes McDuff et Lemieux, qui ont travaillé régulièrement à Saint-Henri.

(On leur doit entre autres, la manufacture Tooke, l'église Saint-Zotique, le presbytère, l'école Saint-Irénée, le couvent Saint-Henri). Juste à côté de la biscuiterie, la Johnson Wire Mills s'installe en 1901. Encore en opération aujourd'hui, l'industrie occupe alors un bâtiment de brique de 70 pieds sur 30. On y tisse des toiles servant à la fabrication du papier.

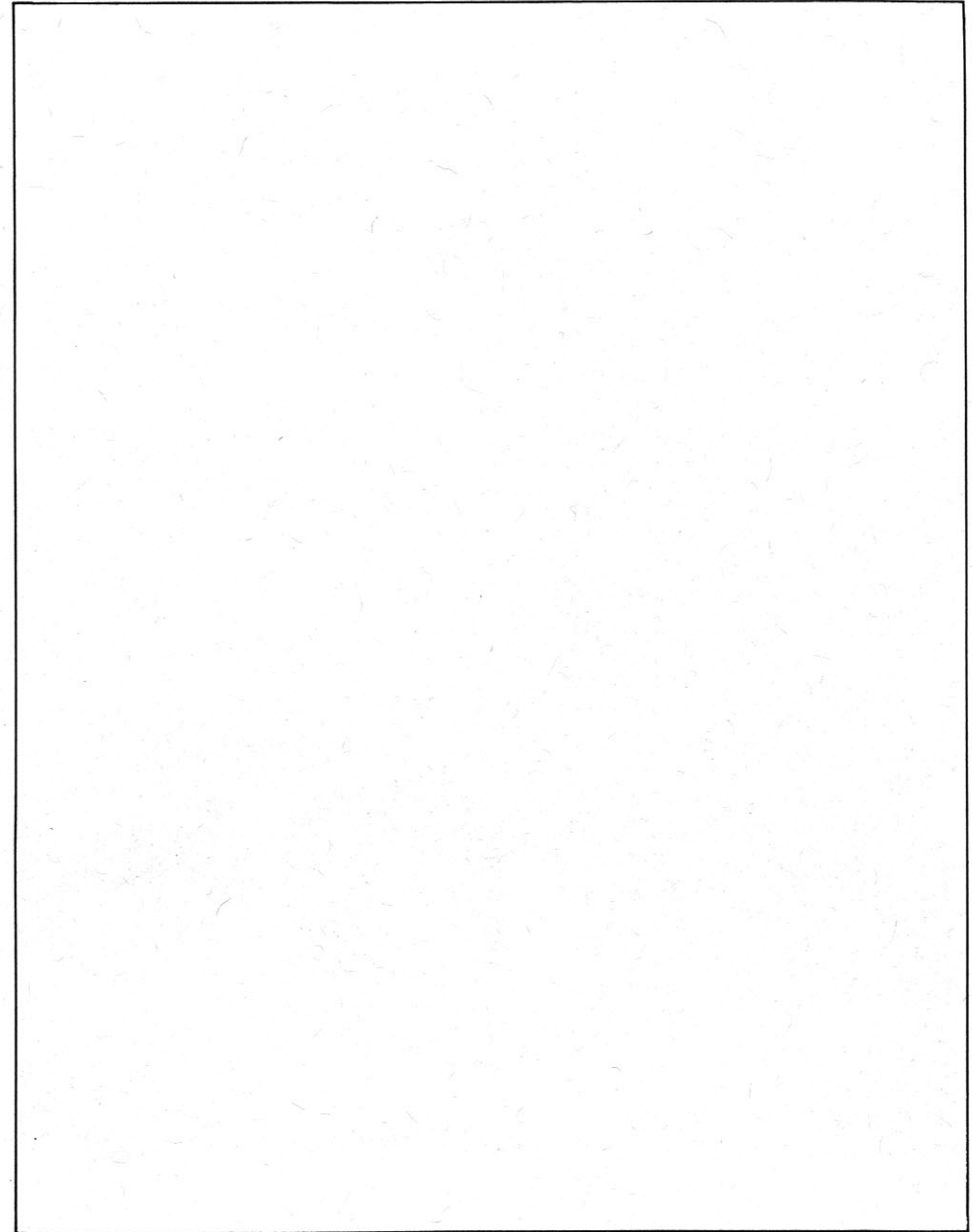
Le conseil autorisera aussi en 1904, la Canada Malting Company à s'implanter à Saint-Henri, à construire un élévateur à grain et à ériger les bâtiments nécessaires à la confection du malt.

# LES PROBLÈMES D'EXPROPRIATION

L'un des principaux problèmes de la municipalité à partir des années 1890 concerne surtout l'organisation physique de son territoire. Le conseil se voit obligé de procéder à de nombreuses expropriations, soit pour permettre l'installation d'industries, soit pour l'ouverture de nouvelles rues. Ce problème, qui n'est pas nouveau, est dû à un manque de planification lors des premiers aménagements urbains. Jacques Viger en avait déjà fait la remarque avec justesse lors de ses « Observations en amélioration des lois et des chemins (...) en 1825 ». Il avait suggéré au Conseil des villes et des villages d'approuver les plans de distribution des terres et des propriétés. Il conseillait également aux propriétaires de terrains de consulter la corporation de leur ville avant d'ouvrir une rue ou d'entreprendre une construction. Bref, il déplorait le fait qu'à l'époque aucun plan d'aménagement urbain n'existait. Le conseil de Saint-Henri n'échappe pas à la règle et se voit dans l'obligation d'exproprier plusieurs maisons afin de prolonger l'alignement des rues ou d'élargir la rue Notre-Dame.

On nomme un ingénieur des ponts et chaussées, J.E. Vanier, chargé des travaux d'expropriation jusqu'au début du siècle. Les conseillers de la corporation doivent tenir séance après séance pour régler ce problème sérieux. Plusieurs expropriations sont réglées à l'amiable, mais certains conflits doivent être soumis à l'arbitrage et quelques fois se rendre jusqu'en cour supérieure.

En 1894, un plan de la cité est réalisé. Des règlements de zonage sont maintenant prévus, et parmi les projets importants, on planifie l'élargissement de la rue Saint-Jacques. Les nouvelles constructions de cette rue et de la rue Notre-Dame devront dorénavant être bâties en brique ou en pierre.





# L'HABITATION ET L'AMÉNAGEMENT



La gare de Saint-Henri, construite vers 1891, près du pont de la rue Notre-Dame  
(Collection de la Société historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)

La construction à Saint-Henri prend un véritable essor au moment du boom industriel des années 1890. Il faut construire rapidement. A la mise en vente des lots encore vacants, on fait miroiter les avantages qu'offre Saint-Henri : eau et gaz disponibles, réseau d'égoût et ligne de tramways reliant la localité à Montréal. Les usines avoisinantes étaient le facteur déterminant pour attirer la population. On construit la plupart des habitations de Saint-Henri entre 1890 et 1915. Les maisons ont souvent deux étages, un toit plat et un revêtement en brique. Elles sont construites en rangées continues, les façades élevées au ras des trottoirs. De larges portes cochères donnent accès à la cour. Vers le début du 20<sup>e</sup> siècle, on bâtit avec un étage de plus et on construit l'escalier à l'extérieur. Les habitations construites autour du parc Georges-Étienne-Cartier vers 1910 sont bien représentatives de cette époque. Elles occupent le terrain des anciens abattoirs. Les longs escaliers et les façades de pierre ajoutent une touche de raffinement à l'ensemble. Pour la plupart des notables de la ville, ils préfèrent une imposante maison victorienne autour du « square » Jacques-Cartier, aujourd'hui le parc Saint-Henri. L'endroit est aussi nommé la « place Guay » en l'honneur du dernier maire de Saint-Henri qui, avec des membres de sa famille y fait construire de jolies maisons à lucarnes et à tourelles. Au centre du parc Saint-Henri, on peut voir une fontaine surmontée d'une statue en fonte érigée à la mémoire de Jacques-Cartier. C'est le maire de l'époque, Ferdinand Dagenais et son futur successeur, Toussaint Aquin, qui dans un élan de patriotisme l'ont fait ériger. Il s'agit d'une œuvre réalisée en 1893 par le sculpteur J. Arthur Vincent.

La corporation change plusieurs noms de rue anglais pour des noms français,

ainsi la rue Hallowell devient la rue Rose-de-Lima.

Le conseil continue de réglementer les différents aspects de la vie collective. En 1895, pendant le mandat du maire Toussaint Aquin, on divise la ville en quatre quartiers pour fins de scrutin afin d'obéir aux directives du gouvernement. Cela donne naissance aux quartiers Saint-Henri, Saint-Antoine, Saint-Jacques et Saint-Augustin.

Du côté des commerçants, un règlement passé par le Conseil les oblige à fermer leurs portes entre 8 heures du soir et 5 heures du matin. Cette loi ne s'applique cependant pas aux magasins de tabac, pharmacies, kiosques à journaux, restaurants, confiseries, hôtels, auberges et tavernes établis un peu partout dans la localité. Plus tard, plusieurs de ces commerçants auront également droit à des exemptions de petites taxes dues à la corporation. Ainsi, Alphonse Hamelin, qui fait le commerce du cidre, Napoléon Brousseau, organisateur de régates, la veuve Duclos, qui tient un magasin de tabac, Adrien Bourgie, cireur de bottes, doivent tous des arrérages à la ville, mais sont exemptés de payer. Les camionneurs, charretiers et autres gens qui habitent Saint-Henri mais exercent leur métier à l'extérieur de la ville sont exemptés de toutes taxes.

Une dame Tassé, laitière, est même exemptée de payer ses taxes parce qu'elle colporte le lait à pied et qu'elle ne possède que quatre vaches! Ce qui précède démontre que le conseil favorise beaucoup d'individus, sans que l'on ne connaisse vraiment ses critères de générosité.

La ville est maintenant pourvue de fournisseurs de toutes sortes : marchands de thé et de vin, boulangers, bouchers, tailleurs, barbiers, imprimeurs, fournisseurs de charbon et d'huile à lampe, entrepreneurs de pompes funèbres, etc.

A.T. Constantin fonde en 1892 un grand magasin général sur la rue Notre-Dame. Appelé par la suite le magasin « United », c'est aujourd'hui le « People's ». A partir de cette date, on voit s'ouvrir plusieurs magasins à rayons à Saint-Henri : la maison Champagne, le magasin L.P. Dion, le magasin A. Lamy et le Syndicat Saint-Henri attirent une énorme clientèle. Ils font paraître au

début du siècle de larges annonces dans les principaux journaux, vantant leur marchandise supérieure, leur installation moderne et leurs prix incroyablement bas.

En 1905, soixante-cinq commerces sont installés rue Notre-Dame et quarante-neuf rue Saint-Jacques. La population est aussi desservie par plusieurs banques, dont la Banque de Québec et la Banque d'Hochelaga.

# LES PETITS COMMERCANTS



Le vendeur d'huile à lampe en 1890  
(Collection de la Société Historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)



Le magasin général d'Eugène Desjardins  
(Collection de la Société Historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)



L'intérieur de la boucherie Poirier en 1917  
(Collection de la Société historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)

# LE DÉVELOPPEMENT DE LA PAROISSE



L'externat Saint-Henri ou école Saint-Anne construit en 1870  
(Photographie : Bibliothèque Nationale du Québec, Fonds Barrière)

Selon le recensement de Montréal de 1891, la ville de Saint-Henri compte à cette date 11,714 habitants. La majorité de la population est composée de Canadiens français. Pour les quelques sept cents protestants venus d'Angleterre, d'Écosse ou d'Irlande, on a construit en 1880 un temple au coin des rues Metcalfe et Saint-Antoine, la Ebenezer Methodist Church, et une école, la Prince Albert School, sur la rue Notre-Dame. La paroisse Saint-Henri-des-Tanneries répond de plus en plus difficilement aux besoins grandissants de ses ouailles. Heureusement, depuis 1882, le curé Rémi Décarie se montre un administrateur avisé. Il soulage la paroisse d'une assez lourde dette, pour finalement la conduire et la maintenir dans un ère de prospérité enviable. De plus, le curé Décarie apporte tout le zèle nécessaire pour doter Saint-Henri des meilleurs avantages dans le domaine de l'éducation. Il tut à la direction de la Commission scolaire de Saint-Henri jusqu'à son annexion à la Commission des Écoles Catholiques de Montréal en 1917.

L'école Saint-Henri, dirigée par les Frères des Écoles Chrétiennes continue de dispenser l'enseignement aux garçons. Construite depuis 1877 au coin des rues du Collège et Saint-Jacques, elle avait accueilli 400 élèves dès son ouverture. En 1883, 522 élèves sont répartis en dix classes et onze frères ont charge d'enseignement. Afin de faire face à l'augmentation du nombre d'élèves, la commission scolaire fait construire un nouvel édifice de pierre sur la rue du Collège en 1891. On répartit les 900 élèves en seize classes.

En 1895, les religieuses de Sainte-Anne vendent leur couvent à la commission scolaire de Saint-Henri, ce qui leur permet d'acheter en janvier 1897, pour

la somme de 25,000 \$ la propriété de M. Brodie située à l'angle des rues Saint-Jacques et du Couvent. En juin de la même année, la construction du pensionnat est confiée à Joseph Jacob, alors que les plans et devis sont de l'architecte J.H. MacDuff. Le pensionnat, désigné sous le nom de Pensionnat de l'Ange-Gardien, en l'honneur de la supérieure du couvent, la mère Marie-de-L'Ange-Gardien, est béni par Mgr Bruchési en 1898.

Les religieuses dressent un plan d'études élaboré : en plus des cours habituels, elles offrent des cours de théâtre, de musique et de dessin.

La paroisse étant devenue trop peuplée, on crée en 1894 la paroisse Sainte-Élizabeth-du-Portugal. Le collège pour garçons est confié aux Frères des Écoles Chrétiennes alors que l'école Sainte-Élizabeth, sur la rue de Courcelles, accueille les filles. .



Saint-Henri est peuplé d'ouvriers venus travailler dans ses usines : journaliers, machinistes, manœuvres, charpentiers, maçons, cordonniers. Les salaires varient grandement d'un métier à l'autre. La plupart des ouvriers travaillent au moins dix heures par jour. Les conditions sont mauvaises, les manufactures malsaines et de nombreux accidents s'y produisent. Les ouvriers subissent aussi de longues périodes de chômage à cause des crises économiques cycliques. Pour pallier à ces difficultés, on mettra sur pied de nombreuses sociétés de bienfaisance.

Fondée en 1848, la Société Saint-Vincent-de-Paul possède bientôt des conférences établies un peu partout à Montréal. Celle de Saint-Henri date du premier mai 1859 et se compose de soixante-dix-huit membres en 1864. Ceux-ci se réunissent tous les dimanches dans la chapelle souterraine de l'église de Saint-Henri.

Toujours dans un but d'entraide, deux autres associations seront fondées : L'Union Saint-Henri-des-Tanneries des Rolland le 18 septembre 1865, et l'Union Saint-Joseph le 3 juillet 1887. Chaque membre doit verser une cotisation dont le produit assurera une pension aux malades ou une indemnité à la veuve et aux orphelins de ses membres décédés.

L'église chapeaute aussi des œuvres pieuses dont la Ligue du Sacré-Cœur et les Dames de Sainte-Anne; on parraine certaines associations comme l'Ordre des Forestiers Catholiques et les Artisans canadiens-français.

Les sœurs Grises ouvrent de nombreuses garderies gratuites appelées « salles d'asile » afin de permettre aux femmes qui travaillent de faire garder leurs enfants.

L'Asile Saint-Henri est fondé en 1885 sous l'initiative du curé Décarie. Il s'agit alors d'un bâtiment de brique, à deux étages, situé sur la rue du Collège, entre l'église et le couvent. L'asile accueille les enfants de deux à sept ans; un dépôt pour le service et la visite des pauvres et des malades, ainsi qu'un orphelinat, sont également rattachés à l'institution. A la fin du siècle, l'établissement aura reçu 9,256 enfants de Saint-Henri, 200 orphelins et préparé 3,719 repas. (1)

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et démontrent l'importance de l'Asile remplacé en 1929 par la construction d'un hospice pour vieillards.

(1) «Le diocèse de Montréal à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle», Montréal, Eusèbe Sénécal, 1900.

# LES SOCIÉTÉS D'ENTRAIDE



Quelques travailleurs de la National Acme en 1918  
(Collection de la Société historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)



L'Asile de Saint-Henri  
(Photographie tirée de *Le diocèse de Montréal à la fin du dix-neuvième siècle*, Eusèbe Sénécal, Montréal, 1900)

# LE MAIRE GUAY



Un groupe de pompiers alignés devant la caserne no 24 en 1901  
(Collection de la Société historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)

C'est en janvier 1897 qu'Eugène Guay est élu maire de la cité de Saint-Henri. Il avait, quelques jours auparavant, démissionné de son poste d'échevin. Les démissions ne sont pas rares à l'époque, puisque la pratique courante d'attribuer des boni et des exemptions de taxes au petit bonheur cause de nombreuses chicanes.

Le mandat du maire Guay sera l'un des plus longs. Il occupera son poste de 1897 jusqu'à l'annexion de Saint-Henri à Montréal en 1905. Né à Saint-Rémi de Napierville, il travaille aux États-Unis durant quelques années. Puis il s'installe à Saint-Henri et y pratique son métier de corroyeur durant dix-sept ans. Au moment où il fréquente l'école du soir aux États-Unis, il travaille à l'invention d'un procédé de fabrication des semelles de souliers. Éventuellement, il part et exploite sa propre entreprise à Saint-Henri. Plus tard, il propose au conseil l'idée de l'école du soir qui a été mise sur pied pendant son mandat.

Le conseil eut, pendant l'administration du maire Guay, beaucoup de chats à fouetter. La « loi amendant la charte de la cité de Saint-Henri », sanctionnée le 2 juin 1904, stipule que le conseil est responsable de « l'emploi d'écrivains », de l'établissement des marchés publics, du pesage du foin, de la réglementation relative aux poids et mesures, de la législation au sujet des étals de bouchers, de l'inspection des

viandes. On établit aussi des règlements concernant la fabrication du pain. Pour satisfaire un groupe de citoyens qui demandent au conseil de limiter les permis de « buvettes », on s'occupe des licences d'hôtels. Les installations sanitaires et la cueillette des déchets laissent à désirer. On organise donc une commission locale d'hygiène chargée de surveiller la salubrité des industries et les conditions d'hygiène de la ville.

C'est aussi durant ces années qu'on voit apparaître à Saint-Henri une ligue des citoyens : elle veille à surveiller les intérêts des habitants de la localité et à protéger leurs droits.

Lorsque les premières discussions au sujet de l'annexion de Saint-Henri à Montréal surgissent, la corporation de la ville de Saint-Henri a peu de choix. Sa dette de près de deux millions l'oblige à envisager l'annexion. Le phénomène n'est pas unique. La plupart des municipalités situées autour de Montréal connaissent des problèmes financiers croissants, dus aux importantes exemptions fiscales, entre autres aux industries, ainsi qu'aux emprunts contractés pour des services municipaux souvent déficients. L'urbanisme à Saint-Henri est passablement périmé par rapport à Montréal. Les trottoirs sont toujours en bois. Les rues, d'où s'élève une poussière épaisse, ne sont pas asphaltées et ne sont encore éclairées qu'au gaz. Le mauvais état de la voirie provoque des accidents à la suite de quoi le conseil est inondé de demandes d'indemnités.

Un article qui paraît dans le journal «Le Canada» rapporte cependant, le 19 avril 1905, que les citoyens de Saint-Henri nient que ce soit l'embarras financier qui les pousse à demander l'annexion. Ils invoquent plutôt les problèmes encourus dans les négociations avec le Grand Tronc. Les trains traversent sur toute la longueur la partie la plus fréquentée de Saint-Henri, mettant en danger la vie des citoyens. Dans l'éventualité de l'annexion de la ville de Saint-Henri à Montréal, les négociations auraient plus de poids. On pourrait en arriver plus facilement à une entente : amener la compagnie du Grand Tronc à construire une élévation de la voie ferrée aux passages à niveau.

Le projet d'annexion avait d'abord été présenté par le curé Décarie qui proposait de constituer un comité d'annexion chargé d'étudier les différentes modalités. Le 29 mars 1905, le comité soumet son rapport proposant aux ci-

toyens l'annexion à la ville de Montréal : de ce fait les citoyens de Saint-Henri bénéficieraient des mêmes privilèges que les Montréalais. D'autre part, les dettes, obligations et engagements de la cité de Saint-Henri seraient assumés par Montréal. Éventuellement, on diviserait Saint-Henri en deux quartiers, représentés par deux échevins au conseil de Montréal. Les fonctionnaires de Saint-Henri conserveraient leur poste mais répondraient à la ville de Montréal. Le rapport est adopté à l'unanimité par les électeurs municipaux de Saint-Henri.

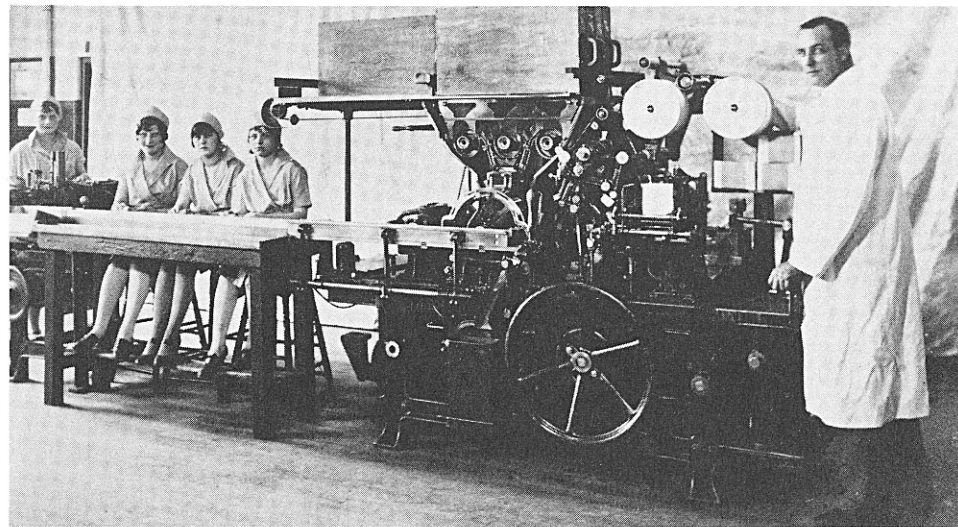
Le 30 octobre 1905, le conseil municipal de Montréal adopte le règlement no 342 annexant la cité de Saint-Henri. Le maire Guay convoque une dernière séance de son conseil et clôt le registre des procès-verbaux par cette inscription : « Et le Conseil de la Cité de Saint-Henri et ses officiers ont vécu... ». (1)

Même si Saint-Henri est maintenant annexé à Montréal, ses habitants garderont toujours l'impression d'appartenir à une communauté distincte. L'annexion ne change en rien le mouvement de développement économique bien amorcé, au contraire. L'année suivante, l'Imperial Tobacco y construit une des usines les plus modernes.

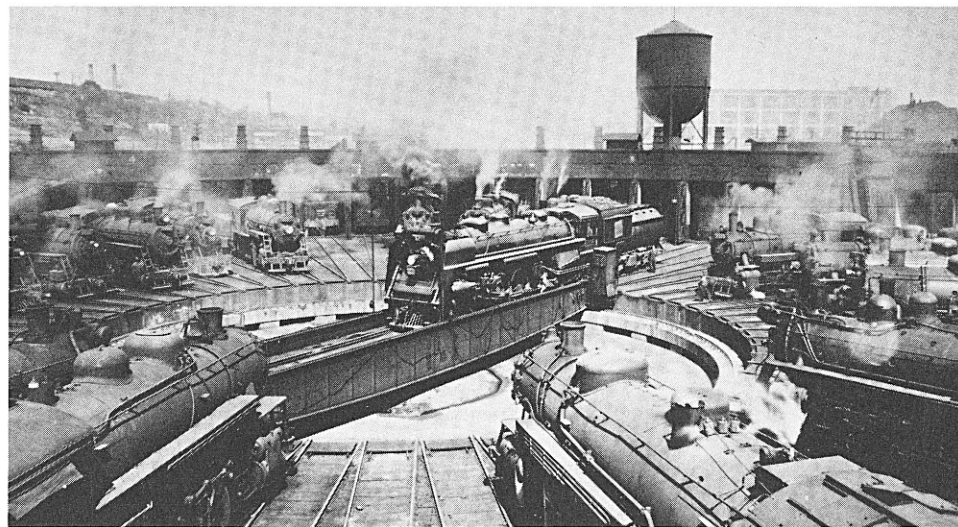
Le Montréal Street Railway Company fournit du travail aux habitants de Saint-Henri. Montréal s'était doté d'un service de tramway en 1861 et l'avait confié à une entreprise privée, la City Passenger Railway Company. Celle-ci possède un immense terrain dans la partie ouest de Saint-Henri et y construit un garage pour ses véhicules. Ce garage existe toujours et est devenu la propriété de la C.T.C.U.M.

(1) La documentation relative au conseil municipal de Saint-Henri est déposée aux Archives municipales de la ville de Montréal.

# 1905-1925 L'ANNEXION



Le travail à l'Imperial Tobacco en 1920  
(Collection de la Société historique de Saint-Henri, photographie de A. Dubuc)



Le Canadien National est un autre gros employeur de l'époque. On y travaille surtout comme chauffeur ou serre-freins ou encore à la « Round-House » où l'on répare les trains.  
(Photographie : collection du C.N.)



# LA CRÉATION DE NOUVELLES PAROISSES

La population de St-Henri augmente constamment et oblige la création de nouvelles paroisses.

## LA PAROISSE SAINT-IRÉNÉE

Le premier curé de la paroisse est Jean-Baptiste Bédard. Les travaux de construction de l'église commencent le 1er mai 1903 sous la direction des architectes Ménard et Bernier. Le bâtiment sera toutefois rasé par les flammes en 1911. Aussi la construction d'une nouvelle église sur la rue Atwater est prévue pour 1912. Les Sœurs de Sainte-Anne et les Frères des Ecoles Chrétiennes continuent de veiller à l'éducation des enfants et s'occupent respectivement de l'école Saint-Irénée de la rue Delisle et de l'école pour garçons de la rue Albert.

## PAROISSE SAINT-THOMAS-D'AQUIN

La paroisse Saint-Thomas-d'Aquin est fondée en 1908 afin de desservir les familles de langue anglaise. C'est le révérend Thomas P. Hefferman qui en sera le curé jusqu'en 1925. Deux bâtiments sont érigés sur la rue Saint-Antoine et servent d'église et de salle paroissiale. En 1923, une nouvelle église sera bâtie rue du Couvent au coût de 220,000 \$. C'est là précisément que les francophones de la paroisse Saint-Henri assistent aux offices depuis la démolition de leur église en 1969.

## LA PAROISSE SAINTE-CLOTILDE

La paroisse Sainte-Clotilde est créée le 14 mai 1909 par Mgr Bruchési, avec une partie de la paroisse Sainte-Élisabeth-du-Portugal. Celui qui est considéré comme son fondateur est le curé Jules Alcibiade Bourassa qui y poursuivra son ministère jusqu'en 1916. La construction de l'église Sainte-Clotilde commence en juin 1909 selon les plans de l'architecte Eugène Payette. Elle sera terminée en mars 1910 pour être démolie en 1975, afin de faire place au Centre de Santé de Saint-Henri.

Jusqu'à la fondation de la paroisse, les enfants vont à la petite école du Village Turcot. Il s'agit d'une modeste construction en bois, à deux étages, située sur la rue Saint-Alphonse.

Sainte-Clotilde ne possède pas encore d'organisation scolaire propre et les taxes scolaires sont payées en partie à Saint-Henri, à Ville-Émard, à Notre-Dame-de-Grâce et au Village Turcot. M. le curé Bourassa se fixe comme objectif de centraliser ces revenus et de les utiliser pour mettre sur pied une commission distincte. Cela se concrétise en 1911.

L'école du Village Turcot est largement insuffisante en 1912. On fait l'acquisition d'un terrain situé entre les rues Saint-Rémi, le chemin de la Côte Saint-Paul, la rue Bourassa et la rue Turcot

pour construire une nouvelle école. Celle-ci, ouverte en septembre 1913, abrite dix-sept classes réparties sur trois étages. Sa partie sud, appelée école Sainte-Clotilde, est réservée aux filles et est prise en charge par les religieuses de Sainte-Anne. La partie nord, l'école de Vaudreuil, accueille les garçons et est dirigée par les Frères des Écoles Chrétiennes.

## LA PAROISSE SAINT-ZOTIQUE

La paroisse Saint-Zotique est également détachée de Sainte-Élizabeth et érigée canoniquement le 26 novembre 1909.

La nouvelle circonscription paroissiale couvre le territoire situé entre les voies ferrées du Canadien National et le canal Lachine, de la rue Saint-Rémi à la rue Sainte-Marguerite.

C'est le curé Victor Thérien qui est responsable de l'essor de la paroisse.

La fabrique fait l'acquisition en 1910 de terrains appartenant à la Fairbanks et à la Grand Tronc Railway, pour la construction de son église. On bénit la pierre angulaire du sous-sol le 6 novembre de cette année-là, mais ce ne sera que quinze ans plus tard, en janvier 1925, que l'on commencera l'érection de l'église proprement dite. Les architectes Ludger Lemieux et René Charbonneau en ont dressé les plans. Terminée en 1928, elle est toujours là aujourd'hui, sur la rue Notre-Dame face au parc Georges-Étienne-Cartier.

L'ancienne école paroissiale Sainte-Élizabeth est transformée en l'Académie Saint-Zotique que fréquentent les filles. Située au coin des rues Dagenais et de Courcelles (espace aujourd'hui occupé par les Toiles Johnson), elle est dirigée par les Sœurs

de Sainte-Anne. Les garçons, eux, vont au collège Saint-Zotique sur la rue Notre-Dame. Mais le nombre d'élèves augmente rapidement et la commission scolaire se voit obligée d'aménager, dans un magasin vacant au coin des rues Notre-Dame et Saint-Rémi, des classes pouvant accueillir le surplus d'élèves, du moins jusqu'à ce qu'on construise une nouvelle école; en 1915, on termine la construction de l'école Sir Georges-Étienne-Cartier, laquelle ouvre ses portes sur la rue Therrien.

Même si la nouvelle école est en mesure d'absorber les élèves de la première à la troisième année pour soulager l'Académie Saint-Zotique, cette dernière demeure surchargée avec 450 enfants. On se voit dans l'obligation de construire une autre école pour filles. La nouvelle Académie Saint-Zotique est bâtie en 1923, au sud de l'actuel parc Georges-Étienne-Cartier. En 1936, on lui donnera le nom d'Esther Blondin, fondatrice des Sœurs de Sainte-Anne.

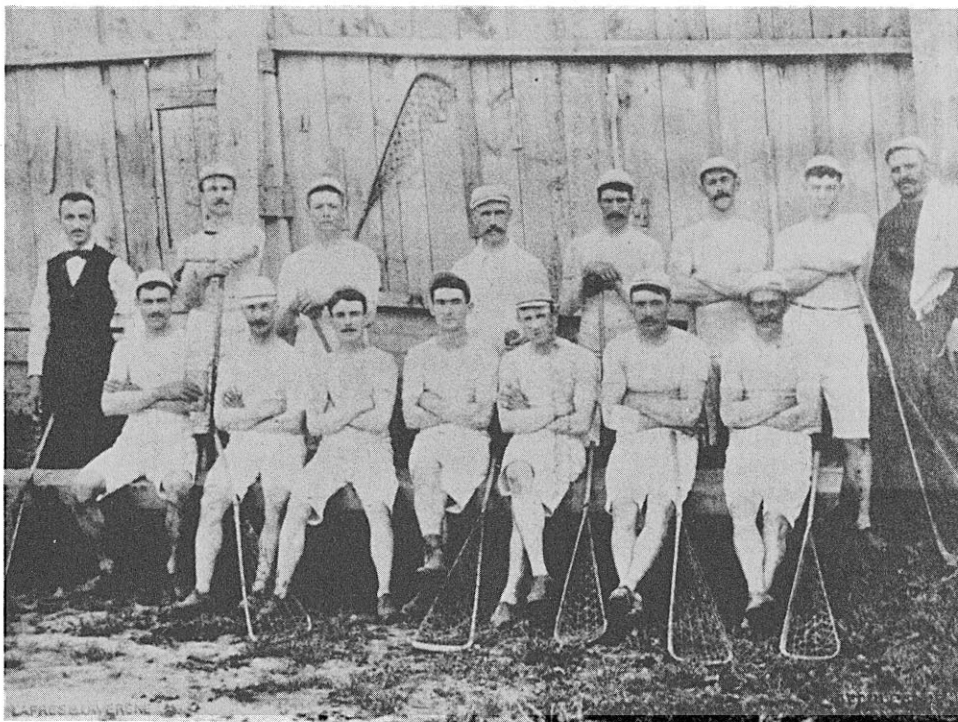
Au sein des nouvelles paroisses, divers comités préparent pour la population des activités reliées au culte. Ainsi, chaque paroisse possède sa chorale, participe à des processions et fête les grands événements religieux comme la Fête-Dieu et la fête du Sacré-Coeur.

Mais la fête de la Saint-Jean-Baptiste était pour les gens la plus belle des manifestations. Fête d'un caractère nationaliste, mais intimement liée à la foi catholique, elle fit longtemps partie intégrante des activités paroissiales. Les processions firent longtemps l'orgueil des paroissiens, contents de manifester et désireux de montrer la prospérité et la bonne organisation de leur paroisse.



La fête de la Saint-Jean-Baptiste : le défilé arrive Place Saint-Henri, 1896. (Photographie tirée du *Monde Illustré*, 13 juillet 1896.)

# LES DIVERTISSEMENTS



Les joueurs du club de crosse « Le National »  
(Photographie tirée du *Monde Illustré*, 13 juillet 1896)

Les longues heures de travail des ouvriers d'alors ne les empêchent toutefois pas de trouver du temps pour se divertir. Les gens de Saint-Henri sont très habiles à organiser des loisirs et profitent des ressources que leur offre leur environnement. Ainsi, Saint-Henri, situé au pied d'une forte dénivellation, permet aux gens d'utiliser les côtes comme glissoires une fois l'hiver venu. La côte du Diable, aujourd'hui rue Greene, commence à la rue Dorchester et s'arrête à la rue Saint-Antoine. On l'a surnommée ainsi à cause de sa pente abrupte où de fréquents accidents se produisent.

La côte à Quesnel débute à la rue Dorchester et s'étend jusqu'à la clôture du Grand Tronc. Les amateurs de glissades la préfèrent à la côte du diable. On glisse surtout en traîneau ou en « bobsleigh ».

Toujours dans le but de mieux apprécier les plaisirs de l'hiver, on fonde le club de raquettes « Le Canadien de Saint-Henri » en 1877, lors d'une assemblée présidée par le Dr Séverin Lachapelle. Jean-Baptiste Brault est élu président de ce qui est probablement le premier club de raquetteurs francophones du Canada. Ses activités principales consistent en des courses de raquettes à travers la province et même aux États-Unis, où le « Canadien » jouit d'une certaine réputation. Un voyage du club à New-York en 1887 est commenté par « Le Monde illustré » et une vignette représente les raquetteurs défilant sur la Cinquième Avenue. Le club participe aussi à des compétitions et au carnaval d'hiver de Montréal en 1884, où une douzaine de clubs de raquetteurs prennent d'assaut le palais de glace. Les couleurs du club sont le bleu, le blanc et le rouge; il possède un corps de clairon, la « Bande de la Cité » et sa devise est « Soyons distingués, soyons unis ». Le club con-

tinue ses activités jusqu'à sa dissolution vers 1966.

En plus des courses de raquettes, le sport de la crosse fut très populaire jusqu'à la fin du siècle dernier. Les matches attiraient des foules nombreuses. Un club fondé dans l'ouest de Montréal, le « National », obtient un succès rapide et accède en un temps record au championnat mondial. Dès 1878, un club de crosse existe à Saint-Henri, et les joueurs, pour se distinguer, portent une écharpe verte. Des matches seront par la suite organisés régulièrement par les autres centres paroissiaux, à différents endroits de Saint-Henri.

Fondé en 1911, le cercle paroissial Saint-Zotique est particulièrement dynamique. En plus de favoriser les sports comme la crosse, le hockey intérieur et le baseball, on présente les meilleures séances de boxe de la métropole entre les années 1920 et 1930, et des athlètes de renom sortent vainqueurs de son arène.

Parallèlement aux sports, on organise des activités culturelles. En 1877, le Cercle dramatique de Saint-Henri et le Cercle littéraire sont fondés. Ces deux associations se fusionnent en 1909 pour devenir le Cercle Saint-Henri.

Le Cercle Saint-Henri participe à des concours de musique, d'art dramatique et remporte plusieurs prix. En 1909, la troupe joue : « La princesse de Bagdad » d'Alexandre Dumas fils au théâtre His Majesty's de Montréal et obtient un premier prix. Les gens se regroupent aussi à l'intérieur des usines afin d'organiser des pique-niques à la montagne, au parc Sohmer, ou des excursions en bateau sur le canal Lachine pour se rendre à Oka ou à la Pointe Calumet.



# LES HOMMES FORTS

Après une bonne dépense d'énergie, les gens de Saint-Henri aiment bien aller assister à un de leurs spectacles favoris : les épreuves de force physique. Ce genre de manifestations est très populaire jusqu'à la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Il est même juste de dire que ces épreuves de force font partie de notre patrimoine culturel.

Les trois hommes forts qui ont attiré le plus de spectateurs à Saint-Henri sont, sans aucun doute, Louis Cyr, Hector Décarie et Horace Barré.

Louis Cyr, qu'on surnomme dans le temps le Samson canadien, est proclamé à Londres « The strongest man the world has ever seen » par le *England Times* en 1891. Bien que né à Napierville le 10 octobre 1863, il laisse à Saint-Henri des souvenirs mémorables, lesquels plus tard l'identifieront à cette localité. (1)

Sa carrière, longue d'au moins vingt-huit ans, est ponctuée de performances que personne n'a encore surpassées. Cyr a entre autres soulevé, avec son dos, un poids de 4,437 livres. Ses nombreux tours de force n'ont jamais cessé de surprendre les gens. Ainsi, lorsqu'il levait d'un seul doigt un poids de 553 livres, la foule s'étonnait et applaudissait à tout rompre.

Son physique hors du commun faisait rougir d'envie ses émules et les jeunes costauds de Saint-Henri. Ses biceps ont mesuré jusqu'à vingt-quatre pouces de diamètre, ses cuisses et ses mollets atteignaient respectivement trente-six pouces et vingt-huit pouces de circonférence. Doué d'une force si puissante, Louis Cyr avait vite compris qu'il devait prendre soin de ne jamais écraser ses adversaires. Il s'organisait toujours pour les battre par une faible marge en soulevant juste le surplus de

poids nécessaire. Ainsi, il ne décourageait pas les compétiteurs éventuels.

Les méthodes d'haltérophilie d'autrefois étaient plus exigeantes. Celles d'aujourd'hui offrent plus de possibilités à l'athlète. Malgré cela, on dit que le célèbre haltérophile Alexeev, champion olympique en 1976, n'a jamais réussi à soulever l'haltère de Louis Cyr, même en pliant les genoux, ce qui ne se faisait pas dans le temps!

Vers 1883, Gus Lambert, un champion lutteur, boxeur et directeur d'un gymnase à Saint-Henri, invite Cyr à venir démontrer sa force. Ce dernier accepte et se produit au Mechanics Hall de Sainte-Cunégonde. Le maire de cette localité, impressionné par sa force, lui demande d'y devenir policier. Cyr accepte et contribue, de 1883 à 1885, à faire respecter l'ordre dans cette municipalité où une bande de dangereux bandits sème la pagaille depuis un certain temps. Lorsqu'il quitte le service, Sainte-Cunégonde est redevenue une petite ville paisible.

(1) Weider, Ben, «Louis Cyr, l'homme le plus fort du monde», Montréal, Victor Lévy-Beaulieu, 1976.



Hector Décarie  
(Photographie : collection privée)

Horace Barré était un autre homme à la force et au physique impressionnants. Né à Saint-Henri en 1872, il fit la connaissance de Cyr à Sainte-Cunégonde (celui-ci y était à un moment tenancier de taverne) et devint son partenaire de spectacles. Ils ont présenté ensemble des numéros de tour de force un peu partout, et ont même travaillé pour des cirques célèbres, dont le Ringling Brothers et le Barnum.

En même temps apparaît une nouvelle étoile des spectacles de force. Un jeune gars de Saint-Henri, né en 1880, est déjà célèbre dans tout le quartier à l'âge de douze ans, grâce à la force de son poignet. Il est champion de son école au tir au poignet, puisqu'il peut battre ses grands camarades de dix-huit ans. Bien conscient de sa force, Hector Décarie s'engage très jeune dans des compétitions d'endurance et de force physique. Entre vingt et vingt-cinq ans, il remporte une série de victoires retentissantes au Canada, aux États-Unis et en Europe. C'est un champion incontesté, mais il ne s'est pas encore mesuré à Louis Cyr et son amour-propre est irrité lorsqu'on fait allusion au grand champion.

Avec toute son assurance, il lance en février 1906 un défi à Louis Cyr. La rencontre a lieu au parc Sohmer et une bourse de 1000 \$ est promise au vainqueur. Mais là n'est pas l'enjeu pour Décarie, déjà acclamé partout : il convoite le titre de Louis Cyr, celui de « l'homme le plus fort du monde ».

Hector Décarie a alors vingt-six ans. Louis Cyr en a quarante-quatre et est passablement affaibli par la maladie. Il demeure toutefois un adversaire redoutable et c'est devant une foule record que les deux Samson s'affrontent, dans une lutte de géants : Décarie ne peut surpasser Cyr, qui lui n'a plus la

force de faire mieux. Celui qui autrefois aurait pu battre à plate couture n'importe lequel de ses adversaires ne se sent plus digne de son titre. Réclamer alors le silence de son public, il remonte cérémonieusement à Hector Décarie son titre et sa ceinture, richement décorée, emblème de sa force physique, autrefois imbattable. Il annonce qu'il abandonne le métier définitivement.

Décarie hérite des lauriers avec un peu de tristesse et beaucoup d'émotion. Cyr a été solonnel, c'était son dernier combat!

Il s'éteint en 1912, à l'âge de quarante-neuf ans. Quelques années plus tard, Horace Barré meurt lui aussi à quarante-sept ans. Ces deux hommes, dont le péché mignon a été la gourmandise sont morts prématurément à cause de cette « faiblesse ».

Quant à Hector Décarie, il ne fit jamais d'excès alimentaire et conserva une forme physique remarquable jusqu'à l'âge de soixante ans. Il mourut à l'âge de soixante-quatorze ans. Plusieurs résidents de Saint-Henri se souviennent encore de lui avec fierté.

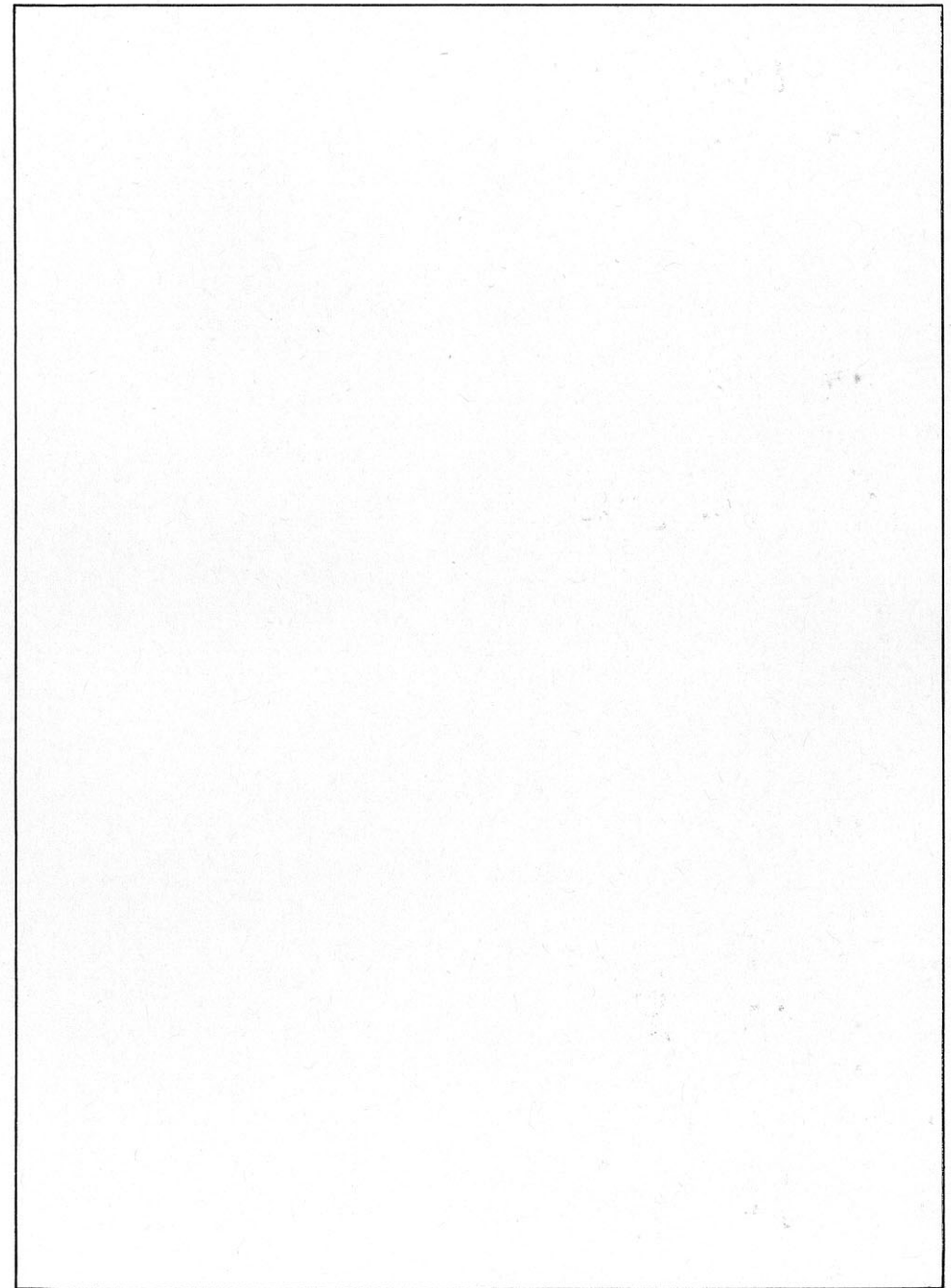
Prétendre tout dire d'un quartier aussi vivant serait encore le limiter et c'est justement ce qu'il fallait éviter.

Si toutes les pièces qui nous permettent de percevoir et de mieux saisir l'âme de Saint-Henri ont été soigneusement colligées jusqu'en 1925, cette date n'est pas une fin. La vie du quartier a continué après 1925, aussi humaine, aussi intense qu'avant, sans attendre les textes qui ne sont là que pour fixer le souvenir.

Une exposition doit avoir un début et une fin et qui sait, elle peut aussi avoir une suite. L'important aujourd'hui est qu'elle nous ait permis d'écouter Saint-Henri un peu comme une conversation à bâtons rompus; une conversation que l'on saisit par bribes, sans savoir exactement comment elle a commencé et qui s'arrête sans être terminée mais qui laisse l'impression d'avoir appris, d'avoir compris et d'avoir senti intensément.

Contourné par les autoroutes, limité par le chemin de fer, traversé par le métro, le quartier a bien changé aujourd'hui. Il semble se refermer sur lui-même comme pour mieux se retrouver. Menacé par les voies de communication toujours avides d'espace, par les promesses d'une architecture neuve, pratique et rentable, Saint-Henri est à un tournant de son histoire, un tournant décisif. A cause de sa situation géographique qui en fit autrefois une zone de transit importante pour le commerce, le quartier Saint-Henri apparaît maintenant comme le site idéal de la plaque tournante du transport urbain, faisant pendant à Berri-de-Montigny. Saint-Henri deviendra-t-il un quartier qui regarde passer tous les autres et s'en va avec eux?

# CONCLUSION





# BIBLIOGRAPHIE

## Sources manuscrites

### Ministère des Affaires culturelles :

Brosseau, Mathilde, *Analyse du macro-inventaire dans les quartiers Pointe Saint-Charles et Saint-Henri*, Montréal. Montréal, M.A.C., Bureau du patrimoine. (polycopié)

### Archives municipales de la ville de Montréal :

Dossiers documentaires sur Saint-Henri, nos. 3035.41, 3035.97, 1221.6

### Bibliothèque municipale de la ville de Montréal :

Groupe de recherche sur la société montréalaise au XIX<sup>ème</sup> siècle, *Rapport des activités 1973-1975*. Salle Gagnon. (polycopié)

### Bibliothèque nationale du Québec :

*Spicilèges de rues*, fonds E.Z. Massicotte, annexe Fauteux.

### Cartes et plans

Goad, C.H., *Atlas of the City of Montreal, from special survey and official plans (...) owners*, 2 volumes, Montréal, 1881-1890.

*Atlas of the City of Montreal and vicinity in four volumes (...) lots*, 4 volumes, Montréal, Chas. E. Goad Inc., 1912-1914.

Hopkins, H. W., *Atlas of the City and Island of Montreal, including (...) of Crown lands*, N.P. Provincial Surveying and Pub. Co., 1879.

## Archives nationales du Québec

Vanier, J.E., *Plan de la ville de Saint-Henri, comté d'Hochelega, 17 sections*, 1892.

Bishop, G., *Plan showing a part of Saint-Henri and Côte Saint-Antoine*. (1892)

### Ouvrages généraux

*Le diocèse de Montréal à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle*, Montréal, Eusèbe Sénécal, 1900.

Deschamps, C.E., *Municipalités et paroisses dans la province de Québec*, 1896.

Durocher, R., Linteau, P.A., Robert, J.C., *Histoire du Québec contemporain, de la confédération à la crise*, Montréal, Boréal Express, 1979.

Fauteux, J.N., *Essai sur l'industrie au Canada sous le régime français*, Québec, imprimé par L.S.-A. Proulx, 1927.

Lamothe, J.C., *Histoire de la corporation de la cité de Montréal*, Montréal, LaViolette et Massé, 1903.

Perrault, Claude, *Montréal en 1825*, Montréal, groupe d'études Gen-Histo inc., 1977.

Rumilly, Robert, *Histoire de Montréal*, Montreal, Fides, 1970.







L'Imperial Tobacco au début du siècle.



Imperial Tobacco Limitée