

Saint-Henri des Tanneries

Notre histoire débute à la fin du XVII^e siècle en 1685 plus précisément, au moment où Jean Mouchère maître-tanneur s'établit au Coteau Saint-Pierre. Ce choix n'est pas le fruit du hasard. La présence d'un ruisseau tributaire de la rivière Saint-Pierre, essentiel pour le tannage des peaux, n'est sûrement pas étrangère au choix de Mouchère. En 1781, on dénombre à cet endroit, qui se situe aujourd'hui sur la rue Saint-Jacques sous l'échangeur Turcot, la présence de 11 maisons. Le petit bourg est essentiellement orienté vers le tannage du cuir. Quelques années plus tard en 1810, l'agglomération est suffisamment importante pour justifier la construction d'une chapelle desservie par les sulpiciens. Le recensement dressé en 1825 révèle que le village compte 466 habitants dont la majorité sont reliés au travail du cuir. C'est à cette époque que la construction du canal Lachine vient pour la première fois modifier le paysage en coupant en deux le territoire situé au sud du village. Quelques années plus tard, le 19 novembre 1847, les habitants du village des tanneries assistent à la traversée de leur territoire par le premier train reliant Montréal à Lachine. Graduellement, le pôle économique se déplace du vieux village vers le canal Lachine. Le village des tanneries se trouve ainsi relégué à la périphérie.

Ville de Saint-Henri

Moins de deux ans après la construction de l'église, les propriétaires de Saint-Henri adressent une pétition en 1871, au conseil du comté d'Hochelaga, réclamant la création de la ville de Saint-Henri. Le lieutenant-gouverneur du Québec donne suite à cette demande en constituant le 21 décembre 1874 la Ville de Saint-Henri. Deux mois passent avant que la ville ne soit constituée civilement en vertu de la loi 38 Victoria chapitre 72. Le 20 mars 1875, Narcisse Trudel est assermenté comme premier maire et préside la première réunion du conseil municipal.

Pendant 30 ans, la ville de Saint-Henri prendra forme. Au moyen d'exemptions de taxes, de nombreuses industries y seront établies. Cette révolution industrielle attire une abondante main d'oeuvre. La ville de Saint-Henri passera de 2500 habitants en 1875, à 25000 en 1905. Pour servir cette population, toute l'infrastructure d'une ville doit y être construite: rues, égouts, eau potable, électricité, transport, école, etc. En 1905, la dette devient trop lourde. Saint-Henri s'annexe à la ville de Montréal.

Le 30 octobre 1905 marque la fin de l'existence de la ville de Saint-Henri en tant qu'entité autonome. Dorénavant Saint-Henri sera considéré comme un quartier de Montréal.

Un quartier ouvrier

A partir de la fin du 19e siècle plusieurs industries se sont installées le long du canal de Lachine dont la Merchant qui deviendra plus tard la Dominion Textile. Plusieurs milliers d'ouvriers travaillent dans ces usines. D'autres usines bordent le nord du quartier. Les résidences des ouvriers se situent à proximité de leurs usines. La rue Notre-Dame, rue commerciale regroupe un grand nombre de commerces.

Le début du 20e siècle voit de nombreuses autres usines s'ajouter au nouveau quartier de la métropole du Canada. Les milliers d'ouvriers des usines doivent loger à proximité de leur emploi. Le territoire est entièrement bâti depuis cette époque. Pour desservir les besoins de cette population, de très nombreux commerces se sont regroupés le long de l'artère principale du quartier: la rue Notre-Dame.

La grande crise économique des années 1930 touche durement le quartier, qui ne s'en relèvera pratiquement pas. Le chômage chronique entraîne la pauvreté.

Saint-Henri, avant, pendant et après le canal.

Du village des tanneurs à aujourd'hui, Saint-Henri a vécu diverses époques tout au long de son histoire vieille de 300 ans. Une histoire qui remonte bien avant la construction du canal de Lachine, qui passe par son âge d'or de l'industrialisation, suivie du déclin qui a suivi la fermeture du canal. La revitalisation des abords du canal donne un nouveau souffle à ce vieux quartier de Montréal, où l'on découvre une vie urbaine attachante.

Bien avant le canal

On fait remonter l'histoire de Saint-Henri à 1685, alors que la deuxième tannerie de cuir de la Nouvelle-France fut octroyée à Jean Dedieu et Jean Mouchère. Comme il était interdit d'installer une tannerie à l'intérieur des murs fortifiés, en raison des fortes odeurs, ils choisirent le coteau Saint-Pierre où coulait un ruisseau descendant du Mont-Royal. La tannerie servait aussi de relais sur la route des fourrures vers Lachine, à une journée de marche de Ville-Marie.

Tout au long du 18^e siècle, les tanneries se multiplient. Un petit village, qui prend la nom de Tanneries-des-Rolland, du nom de la famille la plus importante, se forme le long de l'actuelle rue Saint-Jacques entre le chemin de la Côte Saint-Paul et la Place Saint-Henri. En 1810, une chapelle-école du nom de Saint-Henri est établie dans le bourg des tanneurs. En 1825, Saint-Henri-des-Tanneries est devenu un important village où se perpétuent les métiers de tanneurs, de cordonniers et de selliers. Les deux tiers des emplois sont occupés par ces métiers du cuir. Cette même année, le creusage du canal de Lachine suscite l'embauche de centaines d'ouvriers dont plusieurs s'établiront à proximité.

Du village à la ville

Vingt ans plus tard, le canal de Lachine est élargi. Offrant à la fois un moyen de transport accessible et l'énergie hydraulique, moulins et fabriques s'installent à côté des écluses. En 1847, on construit le premier chemin de fer de l'île de Montréal qui traverse Saint-Henri d'est en ouest, parallèlement au canal. Plusieurs fois par jour, le train du Lachine & Montreal Railroad quitte la Gare Bonaventure, fait un arrêt à Saint-Henri pour prendre passagers et marchandises et continue son parcours vers Lachine.

L'arrivée de nouvelles industries sur la rive nord du canal crée la formation de petits villages. Le vieux village de Saint-Henri-des-Tanneries, centre du travail du cuir et halte appréciée, s'agrandit dès 1850 avec l'apparition de rues transversales à la grand-route sur les terres de Philippe Turcot. Le village Saint-Augustin voit surgir en 1859 la première tannerie industrielle sur le bord du canal, la Moseley & Ricker. Le village Delisle se crée avec l'implantation en 1860 de la Fonderie Rolling Mills (qui deviendra la Stelco), du chantier naval Cantin et de la scierie Brest.

En 1875, ces villages se regroupent pour former la nouvelle ville de Saint-Henri. Un an plus tard, la portion connue sous le nom Village Delisle se détachera pour former la ville voisine de Sainte-Cunégonde.

En quelques années seulement, hommes et femmes, attirés par les emplois, s'installent avec leurs petites familles entre la voie ferrée et le canal. De 1850 à 1890, industries et maisons se multiplient. Saint-Henri devient une ville qui ne cesse de prospérer. L'agrandissement du canal Lachine et le passage des voies ferrées du Montréal-Lachine et du Grand Tronc (provenant du pont Victoria) qui se croisent à Saint-Henri favorisent cette formidable expansion. L'activité industrielle fait croître rapidement la population. Elle passe de 3000 habitants à 30000 en 30 ans. Durant cent ans, les bords du canal de Lachine connaîtront l'activité industrielle la plus importante du pays.

Au tournant du siècle dernier, Saint-Henri est en grand développement industriel. Contrairement à ses rivales de l'époque, Saint-Henri offre le chemin de fer, le canal de Lachine, une population ouvrière sur place et un accès au marché montréalais. De plus, pour s'assurer la présence d'industries, la ville de Saint-Henri instaure une politique d'aide financière aux entreprises.

Les entreprises qui s'installent sont diversifiées. Si le cuir et l'alimentation représentent environ 50 % des entreprises entre 1876 et 1901, une diversification prend place par la suite. En 1899, un certain Émile Berliner fonde ce qui deviendra la RCA Victor. Autour de l'année 1900, la filature de coton Merchants, la fabrique de vêtements Tooke, la biscuiterie Lang et les tisserands de la Johnson Wire débutent leurs activités. L'année 1908 verra arriver la manufacture de tabac Imperial Tobacco. Mais depuis 1905, Saint-Henri avait été annexée à Montréal. On doit en parler maintenant comme du quartier de Saint-Henri.

Un quartier en difficulté

On travaille, mais à la sueur de son front. Les heures de travail sont longues et les salaires peu élevés. Les femmes et les enfants font partie de la main d'oeuvre régulière. Parallèlement à l'essor industriel se profilent les piètres conditions de logement et un environnement très dégradé par la fumée des usines et des trains.

La période d'industrialisation ne se fait pas sans heurts. De 1871 à 1903, plus de trente grèves sont déclarées. Le véritable syndicalisme apparaît avec les Chevaliers du travail en 1882, principalement actifs où se trouve la plus grande concentration industrielle du Canada.

La crise qui suit le krach de 1929 provoque une vague intense de fermeture d'entreprise et de chômage. Le secours direct et la multiplication des travaux publics viennent suppléer au manque d'emploi. C'est ainsi qu'à Saint-Henri on a construit le marché Atwater, la caserne de pompier de la place Saint-Henri et des tunnels pour traverser le canal et les voies ferrées. Ces mesures ne soulagent cependant pas totalement la misère des familles. Il faudra le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale pour revoir la prospérité. À la fin de la guerre, Saint-Henri était redevenu l'un des grands centres industriels du Canada.

C'est dans ce cadre que Gabrielle Roy campe son célèbre roman *Bonheur d'occasion*, où les personnages vivent bonheurs et malheurs consécutifs dans Saint-Henri.

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, le développement des banlieues, l'utilisation croissante de l'automobile et le vieillissement des usines vont signifier le début de la fin de la vocation industrielle de Saint-Henri. La fermeture du canal de Lachine en 1970 va marquer un exode massif des entreprises.

Avec le départ des grandes entreprises, c'est la pauvreté qui s'installe parmi les familles qui ont décidé de ne pas quitter le quartier. Les infrastructures urbaines se dégradent, le canal de Lachine fermé à la navigation affiche un air lugubre parmi les vastes bâtiments industriels désaffectés et laissés à l'abandon.

Une relance autour du canal

La vieille tradition communautaire des gens du quartier se réveille avec encore plus de force pour relancer la prospérité. Avec les quartiers voisins, on s'organise. Une nouvelle industrie fait son apparition: la culture. Dans les vastes bâtiments comme ceux de la Merchant (Dominion Textile puis Coleco), et de la Simmons, on voit s'installer designers, artistes et artisans. On voit s'installer des antiquaires et autres nouveaux commerces sur la rue Notre-Dame pour remplacer les anciens commerces acculés à la faillite.

C'est quand est décrété le vaste programme de revitalisation des berges du canal de Lachine que le réveil définitif est sonné. Les gouvernements injectent des millions de dollars pour redonner au canal de Lachine un attrait unique. En 2002, la réouverture de la navigation sur le canal remet Saint-Henri et tout le Sud-Ouest de Montréal sur la carte des activités de loisirs et de tourisme. La construction de logements de luxe prend un essor jamais vu. Saint-Henri est redevenu une destination. Non plus celle d'y trouver du travail comme ce l'était au début de son histoire, mais celle d'y vivre dans un contexte urbain de plus en plus agréable et attirant.

Source: Nicole Mousseau dans "Portrait de quartier" CLSC Saint-Henri, 1999

adaptation Guy Giasson, SHSH 2002