

De la prospérité à l'incertitude Les usines Angus à Rosemont

Suzanne Laferrière and Bernard Vallée

Number 54, Summer 1998

Un monde fascinant : les chemins de fer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7944ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Laferrière, S. & Vallée, B. (1998). De la prospérité à l'incertitude : les usines Angus à Rosemont. *Cap-aux-Diamants*, (54), 10–13.



DE LA PROSPÉRITÉ À L'INCERTITUDE LES USINES ANGUS À ROSEMONT

PAR SUZANNE LAFERRIÈRE ET
BERNARD VALLÉE

Dans une grande salle du Musée canadien des sciences et de la technologie, des locomotives témoignent des grands moments de l'histoire ferroviaire du pays. Le visiteur attentif remarque une plaque de fonte, rivetée à l'avant de presque toutes les locos : «*Made in Montreal in the CPR Angus Shops*».

Les usines Angus ont marqué non seulement le monde du rail, mais aussi le paysage montréalais. Des quartiers sont nés, ont grandi et périclité, au gré de la production des *shops*, comme les appellent familièrement les gens du coin. Pendant longtemps l'envie des autres quartiers ouvriers,

les usines Angus posent aujourd'hui l'immense défi de la reconversion, et de la relance du quartier qui les a accueillies.

ROSEMOUNT AVANT ROSEMONT

Dès 1892, la direction du Canadian Pacific Railway (CPR) songe à construire à Montréal, capitale ferroviaire du Canada, une usine moderne, capable de répondre à la demande croissante de locomotives et de matériel roulant. Entre 1892 et 1902, le CPR acquiert l'ensemble des terrains qui lui seront nécessaires, constituant un immense emplacement situé à un jet de pierre de ses voies ferrées, au nord du quartier Hochelaga, au sud du village de la Petite-Côte (le futur quartier Rosemont), et à l'est de ce qui deviendra le Plateau Mont-Royal.

Intérieur du loco shop
des usines Angus.
(Photo : Canadian Pacific)

Les agents de ces transactions immobilières profitent d'informations privilégiées (ce qu'on qualifierait sans doute aujourd'hui de délit d'initiés) pour réaliser une vaste et très lucrative opération sur les terrains voisins. Parmi les acteurs principaux, on remarque Ucal H. Dandurand et Herbert Holt. Ce dernier, qui a été ingénieur en chef du Canadian Pacific, cumule également des fonctions stratégiques dans plusieurs entreprises de transport urbain, de distribution d'énergie et du secteur financier. À compter de 1899, l'intérêt de ces spéculateurs se porte sur la terre Crawford, vaste domaine agricole qui offre – in-signifiant avantage – la particularité d'être sis immédiatement au nord du terrain convoité par le CPR. Aussi, dès le début de la construction des usines Angus en 1902, Holt et Dandurand forment-ils la Rosemount Land Improvement Company, qui achète et lotit, en 2 553 lots, la terre Crawford.

L'ouverture des usines Angus, en 1904, crée une forte demande pour des logements dans le secteur, et les premières constructions voient le jour. Soucieux de se libérer des obligations liées à la mise en valeur des terrains, Holt et Dandurand obtiennent en 1905 l'incorporation de la terre Crawford et de terres voisines, sous le nom de village de Rosemont (inspiré du prénom de la mère de Dandurand). La nouvelle corporation municipale, qui prend alors à sa charge la réalisation des infrastructures, n'est toutefois pas viable et dès 1905 est annexée à Montréal. Ce seront donc les contribuables montréalais qui

défrayeront les coûts du développement de Rosemont. Le même scénario se répète en 1906-1908 avec le lotissement (3 000 lots) de la ferme Molson, qui se termine rapidement par une autre annexion. En 1910, l'ensemble du territoire de Rosemont est désormais intégré à Montréal.

UNE VILLE DANS LA VILLE

Au moment de leur inauguration en 1904, les usines Angus emploient 3 000 ouvriers. Rapidement, ce nombre grimpe jusqu'à 5 000.

Les employés bénéficient d'un cadre de travail jugé, à l'époque, des plus modernes et confortables. De vastes baies vitrées assurent un éclairage naturel abondant aux ateliers, qui jouissent d'une ventilation adéquate, d'un système de chauffage central, de salles à manger et de toilettes intérieures. De plus, le CPR offre sur place un centre d'apprentissage pour ses employés, des équipements de loisirs, une bibliothèque, un magasin, une banque, de même qu'un hôpital, un poste de police et deux stations de pompiers.

Les usines Angus forment le complexe industriel le plus étendu du pays et, selon une importante re-



Herbert Samuel Holt (1856-1941). Ingénieur en chef du Canadien Pacifique, administrateur de compagnies d'énergie, de transport public et de banques, il est mandaté par le CP pour l'achat des terrains de l'usine Angus et en profite pour réaliser avec son associé, Ucal H. Dandurand, une vaste opération de promotion immobilière. (Photo : Canadian Pacific).



Présentation des chars d'assaut «Valentine» aux usines Angus pendant la Seconde Guerre mondiale. (Photo : Canadian Pacific).

vue ferroviaire de Chicago, «un des ateliers de construction de locomotives et de wagons les plus grands et les mieux équipés d'Amérique». Les *shops* possèdent des caractéristiques techniques impressionnantes. La production s'y organise autour d'une chaîne de montage de 80 kilomètres de rails, serpentant à travers l'imposant *loco shop*, le plus vaste édifice industriel du Canada au début du siècle, et les 68 autres bâtiments.



Vue aérienne des usines Angus en 1948. À l'avant, des citadins peuvent encore jouir de grands jardins. À la droite des usines, le boulevard Saint-Joseph est interrompu par les carrières Lafond, et Quirk & Rodgers. Il reprend son parcours par le viaduc Iberville vers le Plateau Mont-Royal densément peuplé. (Photo : Canadian Pacific).

Lors des deux guerres mondiales, la production de locomotives est stoppée : l'usine est utilisée pour fournir l'armée canado-britannique en munitions, en canons et, durant le second conflit, en chars d'assaut (1 700 tanks!) et en moteurs de navires de guerre. Le nombre d'employés grimpe alors à près de 12 000, et on voit apparaître des femmes dans les chaînes de production.

Cette abondante main-d'œuvre trouve à se loger dans les quartiers adjacents aux usines : Hochelaga, le Plateau Mont-Royal, mais surtout dans le quartier Rosemont, en plein essor. Ce quartier porte d'ailleurs les traces des clivages sociaux et linguistiques qui s'incarnent, à tout le moins durant la première moitié du siècle, dans l'organisation du travail aux *shops* Angus. Ainsi, côtoyant l'église catholique canadienne-française de Sainte-Philomène (aujourd'hui Saint-Esprit), les nombreuses «mitaines» (prononciation francisée de *meeting hall*, nom donné aux lieux de culte protestants) de Rosemont s'adressent à une population anglophone où figurent nombre de cadres, d'ingénieurs, de contremaitres et d'ouvriers spécialisés des usines Angus. On trouve également, dès les années 1920, une main-d'œuvre de journaliers ukrainiens, attirés au Canada par la politique de peuplement de l'Ouest du gouvernement Laurier, mais qui s'arrêtent à Montréal. Les Ukrainiens voient leurs effectifs gonflés par une seconde vague d'immigration, après la

Deuxième Guerre mondiale. Plusieurs s'établissent à Rosemont, marquant l'espace par des lieux de culte, des commerces, et même une caisse populaire ukrainienne.

LE DÉCLIN

Dans les années d'après-guerre, les mutations de l'économie canadienne auront des impacts majeurs sur l'industrie ferroviaire et en particulier sur ses composantes montréalaises. Les années cinquante scellent en effet la prééminence du commerce avec les États-Unis et le déclin des échanges avec l'Europe. Cette tendance, déjà amorcée au début du siècle, mine considérablement l'avantage stratégique dont disposait Montréal, ville atlantique. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, accentue le phénomène alors que Montréal cesse d'être le lieu de transit obligé des marchandises canadiennes. Toute l'économie locale s'en ressentira, et au premier chef les industries du transport. Celles-ci sont aussi en restructuration : le développement du réseau autoroutier consacre la suprématie du camionnage pour le transport de nombreux types de produits. Les choix politiques – l'absence d'une véritable politique canadienne du rail – ne feront rien pour renverser cette tendance.

On assiste dans les années 1960 et 1970 au déclin des activités de production aux usines Angus. Les fonctions de réparation remplacent la construction de matériel roulant, mais les effectifs diminuent. À la fin des années 1950, le Canadien Pacifique occupait un terrain de 930 000 mètres carrés et employait 7 000 travailleurs. Il doit fermer une première partie des ateliers au milieu des années 1970, et la moitié de l'immense terrain des *shops* devient une friche urbaine en plein cœur d'une zone densément peuplée.

CHANGEMENTS DE CAP

En 1974, la filiale immobilière du CP, la firme Marathon, devient propriétaire des terrains. Elle annonce en 1976 la construction du plus grand centre commercial de l'est du Canada, doublé d'un complexe immobilier comprenant bureaux et appartements et pouvant accueillir 4 500 personnes (soit 1 500 logements).

Les commerçants de Rosemont et les organismes communautaires s'opposent au projet, dont ils craignent les effets : mort des commerces locaux, accroissement important de la circulation automobile et du camionnage, pressions foncières.

En 1978, le gouvernement québécois laisse entrevoir la possibilité d'acheter le terrain. Deux années de négociations, pendant lesquelles les pressions locales s'amplifient, mènent à la

reconfiguration du projet Marathon et finalement à son abandon en 1980. Le gouvernement du Québec annonce l'achat du terrain et une société de développement mixte (Ville de Montréal/gouvernement du Québec) est créée.

Les organismes communautaires, animés par le Comité logement Rosemont, réclament la cons-

ses dans un domaine novateur, celui de l'environnement, et la création de 2 000 emplois directs.

Quatre-vingt-quinze ans après la construction des usines Angus, souhaitons que le train de la relance économique et sociale remette Rosemont sur ses rails. ♦



Atelier de fonderie des usines Angus vers 1950. (Photo : Canadian Pacific).

truction de 2 200 logements dont une majorité de logements sociaux (logements coopératifs et HLM). Ils auront gain de cause et en douze ans, 2 900 logements seront construits, dont près de 1 200 logements sociaux.

En 1992, on assiste à la fermeture définitive des derniers éléments des ateliers Angus. Le CP veut alors reprendre son projet résidentiel et commercial sur le reste du terrain (465 000 mètres carrés).

Mais Rosemont refuse de voir disparaître sa principale zone industrielle. Un ambitieux projet communautaire se dessine alors. Des négociations entre la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) de Rosemont-Petite Patrie, la Ville de Montréal et le CP conduisent en 1995 à la division du terrain en deux secteurs, résidentiel et industriel, et à la vente à la CDEC du secteur industriel représentant 232 500 mètres carrés. Le projet, porté par la nouvelle Société de développement Angus, vise l'implantation de petites et moyennes entrepri-

Pour en savoir plus :

Benoit, Michelle et Gratton, Roger. *Fours à chaux et hauts fourneaux, le patrimoine de Montréal, quartiers Rosemont et Saint-Michel-Nord*. Montréal, Ville de Montréal, 1985, 22 p. (Collection «Pignon sur rue» n° 11).

Bohémier, Jean-Jacques et al. *Les origines de Rosemont*. Rosemont, Comité logement Rosemont, 1980, 19 p.

Boucher, Claude et al. *Ça va faire du train! Shops Angus 1904-1982*. Rosemont, Comité logement Rosemont, 1982, 47 p.

Fournier, Josée. *Une histoire dont vous êtes le héros et l'héroïne : les 20 ans du Comité logement Rosemont*. Rosemont, Comité logement Rosemont, 1996, 40 p.

Hanna, David B. «L'importance des infrastructures de transport», dans *Montréal Métropole 1880-1930*. Montréal, CCA/Boréal, 1998, p. 48 à 61.

S.A. *Le projet Angus*. CDEC Rosemont Petite-Patrie et Société de développement Angus, 1994, 6 p.

Le Roux, Claire. «Rosemont», dans *Patrimoine en marche III*. Montréal, Héritage Montréal, 1992, p. 12 à 15.

Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Boréal, 1992, 613 p.

Suzanne LaFerrière et Bernard Vallée,
Collectif d'animation urbaine L'autre
Montréal. (Recherche des illustrations :
Comité logement Rosemont).