

Terrebonne, d'hier à aujourd'hui

Léon Robichaud

Numéro 60, printemps 1994

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/16019ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

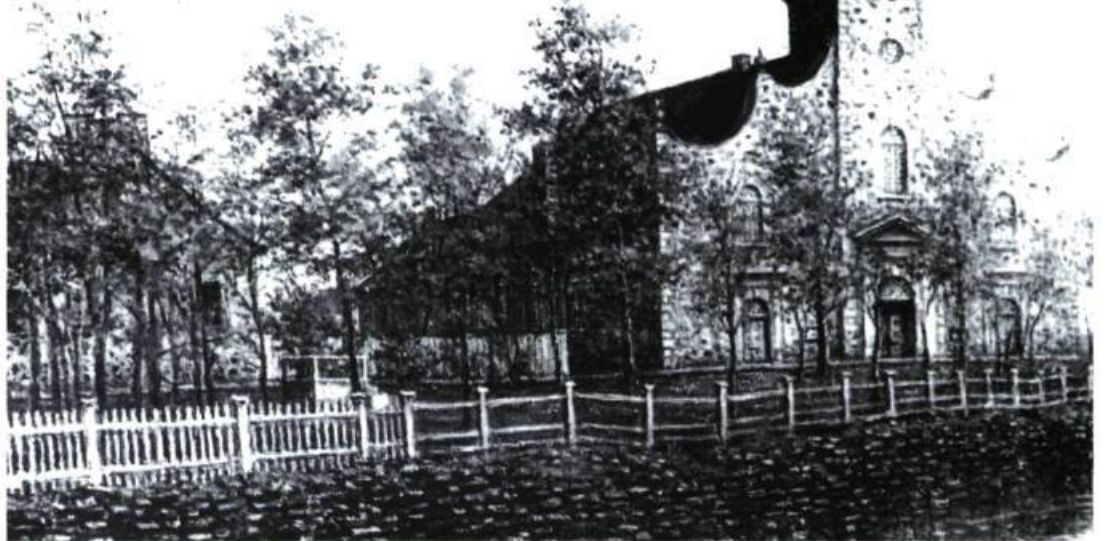
Citer cet article

Robichaud, L. (1994). Terrebonne, d'hier à aujourd'hui. *Continuité*, (60), 39–40.

Terrebonne, d'hier à aujourd'hui

ALORS QUE TOUT
SEMBLAIT INDIQUER
QUE TERREBONNE
ÉTAIT VOUÉE À
L'ABÂTARDISSEMENT DE
SON TISSU URBAIN IL Y A
À PEINE VINGT ANS, LA
VILLE AFFICHE FIÈREMENT
AUJOURD'HUI SES
RICHESSES PATRIMONIALES
SAUVEGARDÉES GRÂCE À
LA VOLONTÉ DE SES
CITOYENS ET DE GENS
QUI ONT CRU EN SON
POTENTIEL.

PAR LÉON ROBICHAUD



En 1720, Louis Lepage de Sainte-Claire, alors curé de Saint-François-de-Sales, paroisse de l'île Jésus, achète la seigneurie de Terrebonne, encore peu développée. Il dispose des pouvoirs seigneuriaux et cléricaux pour jeter les bases d'un village près d'un site idéal pour l'érection d'un moulin. Il y bâtit un manoir, une chapelle, un moulin à farine, un moulin à scie, y aménagera une place du marché et, dès 1727, y concédera quelques emplacements.

Vendue en 1745 à Louis de Chapt de Lacorne, la seigneurie de Terrebonne poursuit son évolution jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, mais avec moins d'éclat. En 1781, le bourg compte 63 habitations. Le paysage architectural préindustriel subsiste sur la rue Saint-François où se dresse toujours la maison Perra, construite en 1760. La chaussée étroite et les maisons solidement plantées le long de la rue soulignent le contraste entre l'espace public encombré et l'espace privé des arrière-cours au caractère presque champêtre. Au XVIII^e siècle, on y garde d'ailleurs souvent quelques animaux. C'est

pourquoi, en vertu d'un contrat de concession, l'occupant doit clore sa propriété, « de sorte que ses volailles et cochons ny autres beste puisse (*sic*) faire tort » à ceux du seigneur.

LE RÈGNE DES SEIGNEURS ÉCOSSAIS

Une nouvelle phase de développement s'annonce en 1802 lorsque la seigneurie est acquise par Simon McTavish, baron de la fourrure et principal partenaire de la Compagnie du Nord-Ouest. Terrebonne devient alors une plaque tournante du commerce des fourrures et un important centre de production de farine, de biscuits et de tonneaux. Une boulangerie puis un moulin à scier la pierre s'ajoutent au complexe de moulins reconstruit en 1804. En plus de son importance sur l'économie locale, la venue de McTavish et de quelques autres barons de la fourrure a pour effet d'attirer à Terrebonne d'autres grands bourgeois montréalais. Leur présence atténuera le déclin relatif que connaîtra Terrebonne de 1816 à 1879 alors que d'autres

axes de développement et de colonisation lui seront préférés.

De 1812 à 1842, la population se maintient difficilement autour de 800 habitants. En 1816, le bail de la Compagnie du Nord-Ouest à l'île des Moulins n'est pas renouvelé et Terrebonne doit faire son deuil des retombées économiques associées à la traite des fourrures.

La fondation de la manufacture de chapeaux d'Abner Bagg (1830), dont l'édifice, la Home Shoe, existe toujours, la mise sur pied de l'entreprise de « machines à battre le grain » du forgeron Matthew Moody (1845) et l'agrandissement continu du complexe de moulins, qui compte 12 moulages en 1851, contribuent toutefois à préserver dans la région un certain dynamisme.

Ayant acquis le statut de village en 1853 puis de ville en 1860, Terrebonne perd néanmoins entre-temps (1855) son statut de chef-lieu du comté et son bureau d'enregistrement au profit de Saint-Jérôme. Elle atteint un sommet démographique en 1861 avec 1935 habi-

Cette église a été construite en 1734 par le curé Louis Lepage de Sainte-Claire. Elle sera démolie en 1879, peu de temps après l'inauguration de l'église actuelle.

tants mais, dix ans plus tard, la population chute à 1050 habitants. Ce n'est qu'en 1911 que la population atteindra à nouveau 1900 personnes. Dans cette ville à majorité francophone, les Écossais associés au commerce des fourrures ont cédé leur place aux Anglais. L'Église anglicane et l'école anglaise rappellent leur présence.

LE RÈGNE DES MASSON ET DES MOODY

Alors que la croissance de Terrebonne est plutôt hésitante, la rue Saint-Louis devient un satellite résidentiel pour la grande bourgeoisie montréalaise. La présence de Joseph Masson, vice-président de la Banque de Montréal et seigneur depuis 1832, attire en effet d'autres bourgeois francophones qui érigent au haut du talus des résidences dont la splendeur tranche avec le caractère modeste des maisons ouvrières du Bas-de-la-Côte.



Victime d'un déclin amorcé au tournant du siècle, la place publique devient, au cours des années 1960, un espace très déstructuré.

L'imposant bâtiment qui se dressait à l'angle de la rue Saint-François et du boulevard des Braves témoignait de l'importance du lieu. Il sera démoli en 1966 en raison de sa supposée vétusté.

Le terrain demeurera vacant pendant plus de vingt ans.

Photos : SHRT, fonds Aimé Despatis

Les Masson et les Moody sont présents au conseil municipal, mais la mairie demeure entre les mains de la petite bourgeoisie qui tire ses revenus du travail des cultivateurs environnants. Ces petits bourgeois participent aussi aux projets liés aux besoins des Montréalais comme le pont de bois sur la rivière des Mille-Îles (1834), le service de navigation à vapeur (vers 1856) et de diligence vers Montréal (1865). Enfin, le tracé du chemin de fer *Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental* est modifié grâce à l'appui politique de Louis-Rodrigue Masson et Terrebonne bénéficie d'un lien ferroviaire dès 1879.

C'est aussi à cette époque que le noyau institutionnel de la ville prend forme. L'ensemble manoir-presbytère-église, créé par le curé Lepage puis démembré par ses successeurs, est reconstitué par Geneviève-Sophie Raymond-Masson, veuve de Joseph Masson et proche de M^{re} Ignace Bourget. Malgré l'opposition de plusieurs résidents, elle fait reconstruire l'église, le presbytère et le

couvent sur ses terrains, près du « château Masson », son nouveau manoir de la rue Saint-Louis. La construction de l'hôtel de ville sur la rue Saint-Jean-Baptiste, en 1890, empêche cependant la concentration de tous les pouvoirs au haut du coteau. Les pouvoirs municipaux seront plus près de la rue Saint-Pierre, artère commerciale de la ville.

L'arrivée du chemin de fer en 1879 entraîne Terrebonne dans la modernisation des infrastructures : éclairage au gaz (1882-1885), électrification (1890), téléphone (1893) et pont de fer (1906). Une couronne industrielle se constitue autour de la ville avec la venue de manufactures de portes et fenêtres, de vêtements et de chaussures. Une petite production se maintient près du second site des Moody, aux environs de la rue du même nom, alors que l'entreprise Moody's & Sons, déménagée près de la gare en 1892, sera longtemps seule à l'est de la ville.



La maison Perra (Bélisle), construite en 1760 et classée monument historique en 1973, serait la plus vieille de Terrebonne. Malgré plusieurs modifications et sa détérioration, elle demeure un témoin privilégié du premier noyau villageois.

Photo : G. Beaudet

L'INCENDIE DE 1922

Les nouvelles industries, misant sur une main-d'œuvre bon marché, se concentrent dans un arc qui relie la Globe Shoe à l'est et l'île des Moulins à l'ouest. La population franchit le cap des 2000 habitants en 1921 et le bâti atteint la rue Chapleau. De plus, des terres agricoles sont subdivisées dans la perspective d'une croissance anticipée mais, en 1922, un important incendie dévaste le quart de la ville et la majeure partie du secteur le plus dense. De la rue Sainte-Marie à la rue Chapleau, au sud de la rue Saint-Pierre, il ne reste que quelques maisons situées près de la rivière.

Les conséquences de cet incendie se feront sentir pendant de nombreuses années et seront aggravées par la crise économique des années 1930. La population diminue de près de 20 % et Terrebonne s'endette pour aider les propriétaires à reconstruire leur maison. Le conseil municipal se dote d'un règlement d'urbanisme afin d'éviter de nouvelles catastrophes. La crise économique entraîne la fermeture d'usines et Moody's & Sons est vendue à des intérêts étrangers.

Alors que les Terrebonniens s'affairent à reconstruire leur ville, des Montréalais, moins fortunés que leurs prédécesseurs, font à leur tour de Terrebonne un lieu de villégiature. Mais il faudra attendre le développement associé à la Deuxième Guerre mondiale pour que la population atteigne les 3200 habitants et que les espaces libres à l'est du Vieux-Terrebonne soient comblés. Bien que les stations-service de la rue Chapleau témoignent encore de l'importance du vieux pont de Terrebonne comme voie d'accès au territoire de Lanaudière pendant la période de l'après-guerre, la croissance est limitée par l'absence d'un lien rapide avec Montréal.

LE DÉCLIN

En 1965, la construction de l'autoroute 25 et des ponts de l'île Saint-Jean, de même que l'abolition du péage sur le vieux pont font basculer la ville dans une ère nouvelle. Terrebonne voit se confirmer sa vocation de banlieue de classe moyenne alors

que les commerces du Bas-de-la-Côte se déplacent vers les centres commerciaux et que les industries légères ferment tour à tour leurs portes. À l'image de la désertion générale du Bas-de-la-Côte, les moulins se détériorent lentement et un parc de maisons mobiles envahit l'île des Moulins.

Ce courant risque d'emporter une grande partie du patrimoine. Dans une étude demandée par la Ville en 1971, la firme Soudre, Latté et Morales propose la transformation pure et simple du Vieux-Terrebonne en un centre-ville moderne. Près de 300 ans après la concession originale de la seigneurie, Terrebonne doit déterminer si, après avoir « vécu de son passé », selon l'expression d'Andrée Désilets, elle en fera une des assises de son avenir.

Ce défi a été relevé avec succès en moins de vingt ans. Non seulement a-t-on soustrait le Vieux-Terrebonne de l'oubli qui le menaçait, mais on en a fait un des ensembles anciens les mieux conservés du Québec. Les interventions publiques comme l'acquisition et la mise en valeur du site de l'Île-des-Moulins, la mise en œuvre de programmes d'amélioration de quartier et de ReviCentre, la réalisation de projets immobiliers par appel d'offres publiques ou l'adoption de règlements d'urbanisme appropriés y ont certainement été pour beaucoup, mais l'effet d'entraînement n'a joué que parce que des citoyens, conscients de la valeur du lieu, se sont engagés de multiples façons dans sa protection et sa mise en valeur. Leurs actions sont allées des revendications pour le maintien de l'intégrité du patrimoine à des interventions sur le cadre bâti qui, au fil des ans, ont nécessité des investissements de plusieurs millions de dollars. Comme quoi la sauvegarde du patrimoine, c'est d'abord et avant tout une question de volonté.

Léon Robichaud
Historien

Ce texte est basé sur une étude plus approfondie de l'histoire de Terrebonne déposée en 1992 par Léon Robichaud et Claude Pronovost et réalisée pour le compte de Sotar dans le cadre d'une entente MAC-Ville.