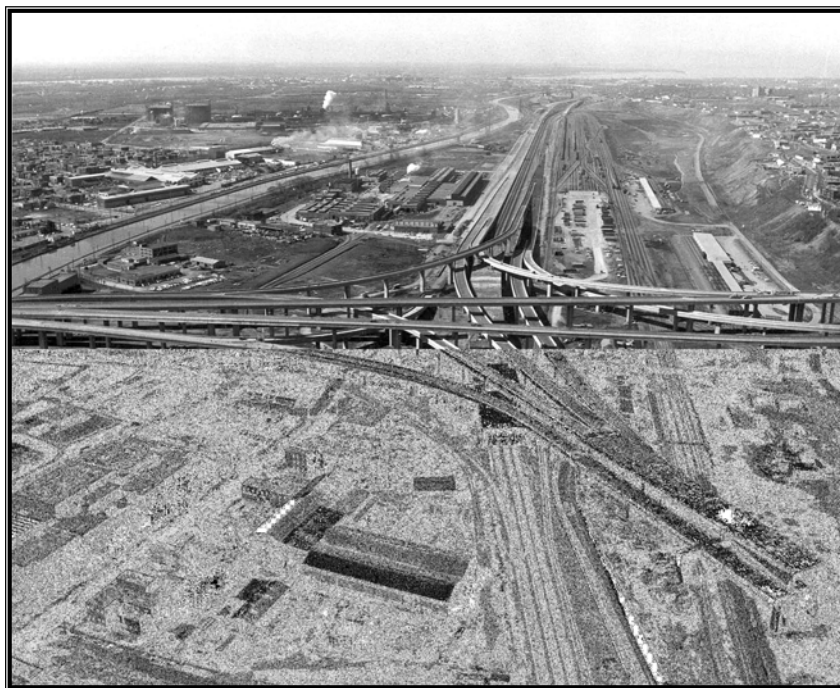


COMPLEXE TURCOT

Étude de potentiel archéologique – phase 2



VOLUME 1

Table des matières

Volume 1

Table des matières	i
Liste des plans.....	iii
Liste des figures.....	v
Liste des tableaux.....	viii
Équipe de réalisation.....	ix
1.0 Introduction	1
1.1 Mandat et objectifs.....	2
1.2 Zone d'étude.....	2
1.3 Approche méthodologique	3
1.3.1 Archéologie préhistorique.....	3
1.3.2 Archéologie historique.....	3
1.3.3 Production du rapport.....	4
2.0 Potentiel archéologique préhistorique.....	5
2.1 Cadre naturel ancien	6
2.1.1 Géomorphologie de la zone d'étude.....	6
2.1.2 Transformation du paysage.....	6
2.1.3 Passé hydrographique de la zone d'étude.....	7
2.2 Cadre culturel.....	8
2.3 Potentiel archéologique préhistorique	12
3.0 Potentiel archéologique historique	15
3.1 Contexte historique	16
3.1.1 Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce	16
3.1.2 Arrondissement Verdun	17
3.1.3 Arrondissements LaSalle et Lachine.....	17
3.1.4 Municipalité de Westmount.....	18
3.1.5 Municipalité de Montréal-Ouest	18
3.1.6 Arrondissement Le Sud-Ouest	18
3.1.6.1 Saint-Henri-des-Tanneries	18
3.1.6.2 Village de Côte-Saint-Paul	20
3.1.6.3 Canal de Lachine.....	23
3.1.6.4 Chemins de fer et cour Turcot.....	24
3.2 Potentiel archéologique historique	26
4.0 Conclusion	33
Bibliographie.....	35
Annexe 1 Chaîne de titres	

Table des matières

Volume 2

Plans 1 à 33
Figures 1 à 24

Illustration des pages couvertures (volumes 1 et 2) :

Échangeur Turcot à Montréal vers 1965-1966, Bibliothèque et archives nationales du Québec, Montréal, fonds Armour Landry, P97S1D6974-6977

Liste des plans

Plan 1	Zone d'étude archéologique et sites archéologiques préhistoriques
Plan 2	Localisation générale de la zone d'étude archéologique
Plan 3	Zones à potentiel archéologique préhistorique
Plan 4	Secteurs à potentiel archéologique historique
Plan 5	Secteur H1, superposition du plan de H. S. Sitwell de 1865-71
Plan 6	Secteur H1, superposition du plan de Charles Edward Goad de 1890
Plan 7	Secteur H1, superposition du plan de A. R. Pinsonneault de 1907
Plan 8	Secteur H1, superposition des plans d'assurance de 1915, révisés en 1926
Plan 9	Secteur H1, zones à potentiel archéologique historique
Plan 10	Secteur H2, superposition du plan de H. S. Sitwell de 1865-71
Plan 11	Secteur H2, superposition du plan de Charles Edward Goad de 1890
Plan 12	Secteur H2, superposition du plan de A. R. Pinsonneault de 1907
Plan 13	Secteur H2, superposition des plans d'assurance de 1915, révisés en 1926
Plan 14	Secteur H2, zones à potentiel archéologique historique
Plan 15	Secteur H3, superposition du plan de H. S. Sitwell de 1865-71
Plan 16	Secteur H3, superposition du plan de Charles Edward Goad de 1890
Plan 17	Secteur H3, superposition du plan de Charles E. Goad de 1913
Plan 18	Secteur H3, superposition des plans de Underwriters' Survey Bureau de 1935-405
Plan 19	Secteur H3, superposition des plans de Underwriters' Survey Bureau de 1955
Plan 20	Secteur H3, zones à potentiel archéologique historique

Liste des plans

Plan 21	Secteurs H4 et H5, superposition de plans anciens et zones à potentiel archéologique historique
Plan 22	Secteur H6 ouest, superposition du plan de H. S. Sitwell de 1865-71
Plan 23	Secteur H6 est, superposition du plan de H. S. Sitwell de 1865-71
Plan 24	Secteur H6 ouest, superposition du plan de Charles Edward Goad de 1890
Plan 25	Secteur H6 ouest, superposition des plans d'assurance de Charles Edward Goad de 1907
Plan 26	Secteur H6 est, superposition des plans d'assurance de Charles Edward Goad de 1907
Plan 27	Secteur H6 ouest, superposition des plans de Underwriters' Survey Bureau de 1940
Plan 28	Secteur H6 est, superposition des plans de Underwriters' Survey Bureau de 1940
Plan 29	Secteur H6 ouest, superposition des plans de Underwriters' Survey Bureau de 1954
Plan 30	Secteur H6 est, superposition des plans de Underwriters' Survey Bureau de 1954
Plan 31	Secteur H6 ouest, zones à potentiel archéologique historique
Plan 32	Secteur H6 est, zones à potentiel archéologique historique
Plan 33	Secteur H7, superposition du plan de H. S. Sitwell de 1865-71 et zone à potentiel archéologique historique

Liste des figures

- Figure 1 Extrait du plan de François Vachon de Belmont de 1702 sur lequel est représenté le lac Saint-Pierre ainsi que les côtes Saint-Paul et Saint-Pierre qui le borde respectivement au sud et au nord.
- Figure 2 Extrait de la carte de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry où apparaît le réseau de canaux aménagé par les Messieurs de Saint-Sulpice aux abords du lac Saint-Pierre.
- Figure 3 Extrait de la carte de Jacques-Nicolas Bellin de 1744 sur lequel est illustré le lac Saint-Pierre.
- Figure 4 Extrait d'un plan anonyme de 1761 où l'on aperçoit une partie du réseau hydrographique associé au lac Saint-Pierre.
- Figure 5 Extrait de la planche 8 de la carte de Joseph Bouchette de 1815 illustrant le lac Saint-Pierre et son environnement immédiat.
- Figure 6 Extrait du plan de J. Melish de 1815 sur lequel est représenté le lac Saint-Pierre.
- Figure 7 Plan de John Adams de 1820 illustrant le tracé prévu pour la construction du canal de Lachine.
- Figure 8 Extrait d'une carte anonyme de 1830 sur lequel l'appellation de lac Saint-Pierre a été remplacée par celle de rivière Saint-Pierre après l'inauguration du canal de Lachine.
- Figure 9 Extrait d'une carte de André Jobin de 1834 où apparaît la note « actuellement desséché » concernant le Petit Lac Saint-Pierre.
- Figure 10 Extrait du plan de George Smith de 1851 sur lequel est illustré le chemin de fer du *Montreal and Lachine Railway* inauguré en 1847.
- Figure 11 Extrait du plan de Frederick Boxer de 1861 illustrant les chemins de fer du *Montreal and Lachine Railway* et du *Grand Trunk Railway*; ce dernier inauguré en 1853.
- Figure 12-1 Planche V, feuillet II des plans militaires de H. S. Sitwell (fortification surveys) de 1865-71 sur laquelle se trouve la partie nord de la zone d'étude.
- Figure 12-2 Planche V, feuillet V des plans militaires de H. S. Sitwell (fortification surveys) de 1865-71 sur laquelle se trouve la partie nord-ouest de la zone d'étude.
- Figure 12-3 Planche V, feuillet VI des plans militaires de H. S. Sitwell (fortification surveys) de 1865-71 sur laquelle se trouve la partie centrale est de la zone d'étude.

Liste des figures

- Figure 12-4 Planche V, feuillet IX des plans militaires de H. S. Sitwell (fortification surveys) de 1865-71 sur laquelle se trouve la partie sud-ouest de la zone d'étude.
- Figure 12-5 Planche V, feuillet X des plans militaires de H. S. Sitwell (fortification surveys) de 1865-71 sur laquelle se trouve la partie sud-est de la zone d'étude.
- Figure 13 Extrait du plan de John Johnston de 1872 illustrant la rivière Saint-Pierre et les voies ferrées qui traversent la zone d'étude selon un axe est-ouest.
- Figure 14 Extrait d'un plan anonyme de 1873 sur lequel est présentée une proposition pour la canalisation d'une portion de la rivière Saint-Pierre localisée dans la partie est de la zone d'étude.
- Figure 15 Extrait du plan de Henry Francis Walling de 1875 où la rivière Saint-Pierre apparaît en partie canalisée mais dont un bras se déverse dans le canal de Lachine à la hauteur du chemin de la Côte-Saint-Paul.
- Figure 16-1 Extrait du feuillet 34 (p 102-103) de l'Atlas de Henry Whitmer Hopkins de 1879 sur lequel on retrouve la totalité de la zone d'étude.
- Figure 16-2 Extrait du feuillet 84 de l'Atlas de Henry Whitmer Hopkins de 1879 sur lequel est illustrée la partie du village de Côte-Saint-Paul incluse dans le secteur à potentiel archéologique historique H6
- Figure 16-3 Extrait du feuillet 23 (p 78-79) de l'Atlas de Henry Whitmer Hopkins de 1879 sur lequel est représenté le secteur des tanneries du village de Saint-Henri.
- Figure 17-1 Planche 61 du volume II de l'atlas de Charles Edward Goad de 1890 sur laquelle sont représentés une partie des villages de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul.
- Figure 17-2 Planche 62 du volume II de l'atlas de Charles Edward Goad de 1890 sur laquelle est illustré le secteur des tanneries du village de Saint-Henri.
- Figure 17-3 Planche 63 du volume II de l'atlas de Charles Edward Goad de 1890 sur laquelle est représentée la partie du village de Saint-Henri localisée au nord du secteur des tanneries.
- Figure 18-1 Planche 30 de l'atlas de A. R. Pinsonneault de 1907 sur laquelle est illustrée la partie du village de Saint-Henri localisée au nord du secteur des tanneries.
- Figure 18-2 Planche 34 de l'atlas de A. R. Pinsonneault de 1907 sur laquelle sont représentés le secteur des tanneries de Saint-Henri et une partie de la rotonde de la cour Turcot.

Liste des figures

- Figure 18-3 Planche 35 de l'atlas de A. R. Pinsonneault de 1907 sur laquelle est illustrée une partie des villages de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul.
- Figure 18-4 Planche 36 de l'atlas de A. R. Pinsonneault de 1907 sur laquelle est illustrée la partie est du village de Côte-Saint-Paul incluse dans le secteur à potentiel archéologique historique H6.
- Figure 18-5 Planche 39 de l'atlas de A. R. Pinsonneault de 1907 sur laquelle est représenté le village de Côte-Saint-Paul.
- Figure 18-6 Planche 40 de l'atlas de A. R. Pinsonneault de 1907 sur laquelle est illustrée une section de la rivière Saint-Pierre et la rotonde de la cour Turcot.
- Figure 19-1 Planche 520 du plan d'assurance de Charles E. Goad de 1907 sur laquelle est illustré le canal d'aménée alimenté par les écluses de Côte-Saint-Paul.
- Figure 19-2 Planche 521 du plan d'assurance de Charles E. Goad de 1907 sur laquelle est illustrée la partie nord-est du village de Côte-Saint-Paul incluse dans le secteur à potentiel archéologique historique H6.
- Figure 19-3 Planche 522 du plan d'assurance de Charles E. Goad de 1907 sur laquelle est représentée la partie ouest du village de Côte-Saint-Paul incluse dans le secteur à potentiel archéologique historique H6.
- Figure 19-4 Planche 523 du plan d'assurance de Charles E. Goad de 1907 sur laquelle est illustrée la partie sud-est du village de Côte-Saint-Paul incluse dans le secteur à potentiel archéologique historique H6.
- Figure 20 Planche 251 du plan d'assurance de Charles E. Goad de 1913 sur laquelle est représentée la rotonde de la cour Turcot.
- Figure 21 Le village des Tanneries en 1865, photographie d'Alexander Henderson, MP-0000.10.95, Musée McCord
- Figure 22 Photo de la rotonde de la cour Turcot, Montréal, Québec, Canada, 1943 (Collection Canadien National, CN004207)
- Figure 23 Photo de l'échangeur Turcot en construction, vers 1966 (Direction générale de Montréal et de l'Ouest, ministère des Transports du Québec).
- Figure 24 Photographie aérienne de 1930 sur laquelle on distingue la rivière Saint-Pierre et la rotonde de la cour Turcot (Photothèque nationale de l'air. Photographie à 1 :20 000, 1930, photo A-2253-36).

Liste des tableaux

Tableau 1	Sites archéologiques préhistoriques localisés à moins de 5 km autour de la zone d'étude	9
Tableau 2	Description des zones à potentiel archéologique préhistorique et plan d'intervention	13
Tableau 3	Sites archéologiques historiques localisés dans la zone d'étude	16
Tableau 4	Description des zones à potentiel archéologique historique et plan d'intervention	27

Équipe de réalisation

Le Consortium Dessau/Les consultants SM

Sylvie Côté Géographe, M. Env., chargée de projet, études
environnementales

Ministère des Transports du Québec

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Direction de l'Île-de-Montréal

Service des Inventaires et du Plan

Sylvie Tanguay Urb., M. Env., chargé de projet, étude d'impact sur
l'environnement

Direction générale de Québec et de l'Est

Direction de la Coordination, de la Planification et des Ressources

Service de la Planification et de la Programmation

Denis Roy Archéologue

Marie-Pier Desjardins Archéologue

Ethnoscop inc.

Jean Poirier Coordonnateur et géomorphologue

Gilles Brochu Archéologue (histoire)

Roland Tremblay Archéologue (préhistoire)

Laurence Johnson Assistante de recherche

Patrick Laurin Historien

Liliane Carle Géographe cartographe

Armelle Ménard Adjointe administrative et chargée d'édition

Isabelle Hade Chargée d'édition

1.1 Mandat et objectifs

Le ministère des Transports du Québec projette la reconstruction de l'échangeur Turcot, qui constitue l'un des carrefours importants du réseau routier montréalais, à la jonction des autoroutes 15, 20 et 720 (plan 1). Le projet, nommé « Complexe Turcot », est l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement dont la zone d'étude couvre une distance de près de 9 kilomètres et qui inclut les échangeurs Montréal-Ouest, Angrignon, de la Vérendrye et Turcot. Le Ministère a mandaté le Consortium Dessau/Les consultants SM afin de réaliser cette étude d'impact qui comprend une évaluation du potentiel archéologique.

Le Consortium Dessau/Les consultants SM a confié un premier mandat à la firme Ethnoscop en 2007, afin de réaliser la phase 1 de cette évaluation (Ethnoscop 2007), qui se présente comme une revue de littérature de l'ensemble des données archéologiques et historiques connues concernant le secteur de l'île de Montréal où se situe le projet de reconstruction. Les résultats de cette première phase d'analyse ont permis de statuer sur la pertinence de poursuivre la recherche sous la forme d'une étude de potentiel archéologique historique et préhistorique (phase 2).

1.2 Zone d'étude

La zone d'étude définie pour les fins de cette étude de potentiel archéologique correspond à celle de la phase 1, à laquelle s'ajoute la variante est de l'autoroute Ville-Marie (A-720) (plan 2). Cette zone d'étude occupe un vaste territoire recoupant cinq arrondissements de la Ville de Montréal et deux municipalités de l'Île de Montréal (plan 2).

Dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce la zone d'étude occupe trois secteurs : un espace triangulaire au sud-est du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue; l'emprise de l'autoroute Décarie, jusqu'au boulevard de Maisonneuve; un espace longitudinal dans l'axe de la rue Saint-Jacques et de l'autoroute Ville-Marie (A-720). Dans l'arrondissement Verdun elle couvre une bande linéaire en bordure ouest du canal de l'Aqueduc. Enfin, dans l'arrondissement LaSalle, elle occupe l'emprise du boulevard Angrignon, alors que dans l'arrondissement Lachine, l'extrémité ouest de la zone d'étude correspond à l'emprise de l'autoroute 20.

En ce qui a trait à la municipalité de Westmount, l'extrémité est de la zone d'étude couvre la totalité de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie (A-720), tandis que dans la municipalité de Montréal-Ouest, elle occupe un tronçon de l'emprise de l'autoroute 20 et de l'échangeur du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Enfin, tout le reste du territoire occupé par la zone d'étude fait partie de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

1.3 Approche méthodologique

1.3.1 Archéologie préhistorique

La période préhistorique correspond généralement à l'époque antérieure à l'apparition de documents écrits. Pour le Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé l'arrivée des premiers Européens dans la vallée du fleuve Saint-Laurent. Pour délimiter des zones où existe une probabilité de retrouver des traces d'une occupation humaine au cours de la période préhistorique, l'étude de potentiel se concentre sur deux aspects :

- La cueillette des données concernant l'évolution du paysage naturel, dont l'objectif est de mettre en contextes temporel et spatial la zone d'étude. Cet exercice permet de connaître l'habitabilité de l'espace visé et sa place dans un territoire plus vaste.
- L'élaboration d'un cadre culturel qui s'appuie sur les données en anthropologie et en archéologie concernant les populations amérindiennes dont on pourrait retrouver des traces dans la zone d'étude.

Ces deux étapes permettent de construire une dérivation archéologique basée sur la photo-interprétation. Ainsi, à l'aide de paramètres retenus qui concernent le paysage et le cadre culturel, les zones à potentiel archéologique sont délimitées pour produire des espaces concrets. Ce sont les formes du paysage qui servent alors à circonscrire précisément des espaces présentant des qualités d'accueil pour des populations humaines.

1.3.2 Archéologie historique

La démarche adoptée pour évaluer le potentiel archéologique de la période historique comprend deux grandes étapes, réalisées par une équipe multidisciplinaire composée d'un archéologue, d'un historien et d'une cartographe :

◦ **Acquisition de données documentaires**

La première étape consiste à recueillir un maximum d'informations (documents historiques, iconographiques, cartographiques et archéologiques) provenant de diverses sources :

- Bibliothèque et Archives nationales du Québec : photographies et plans anciens, actes notariés et titres de propriété;
- Bibliothèque et Archives nationales du Canada : cartes et plans anciens;
- Bibliothèque et Archives nationales du Canada : Fonds du Canadien National;
- Bureau de la publicité et des droits : actes notariés, titres de propriété et plans d'arpenteurs;
- Archives de la Ville de Montréal : dossiers rues;
- Photocartotheque du ministère des Ressources naturelles du Québec : photographies aériennes;

- Photothèque nationale de l'Air (Ottawa) : photographies aériennes des années 1920-30;
 - Centre de documentation du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal : études et rapports d'interventions archéologiques antérieures.
- **Identification des zones à potentiel archéologique**

La deuxième étape consiste à analyser l'évolution historico-spatiale de la zone d'étude en confrontant les différentes informations recueillies à l'étape précédente. Le travail de représentation cartographique débute également au cours de cette seconde étape. Les cartes anciennes pertinentes sont d'abord numérisées et superposées sur un fond de plan actuel. Les plans ainsi obtenus contribuent à l'analyse polyphasée de la zone d'étude et permettent de localiser précisément les zones à potentiel archéologique pour la période historique.

1.3.3 Production du rapport

Le rapport est présenté en deux volumes. Le premier comprend l'approche méthodologique et les résultats de l'étude de potentiel archéologique préhistorique et historique. Dans ce document, une stratégie générale d'intervention est aussi présentée pour chacune des zones à potentiel. Toutefois, les interventions précises à réaliser en archéologie dans chacune des zones à potentiel, ne sont pas cartographiées puisque, à cette étape du projet, le ministère des Transports du Québec n'a pas encore statué précisément sur les emplacements des travaux à réaliser. Deux tableaux, l'un pour la période préhistorique et l'autre pour la période historique, résument de façon synthétique les données concernant chacune des zones. Le second volume, en format 11 x 17, regroupe l'ensemble des plans et des figures, dont les plans anciens utilisés pour la réalisation de l'étude et, également les plans résultants de l'analyse des données, qui présentent la délimitation des zones à potentiel archéologique.

2.0

Potentiel archéologique préhistorique

2.1 Cadre naturel ancien

2.1.1 Géomorphologie de la zone d'étude

La zone d'étude (plans 1 et 2) est localisée essentiellement dans le talweg séparant la colline de LaSalle, au sud de ce qui est ici convenu d'appeler la terrasse Sherbrooke, qui elle est au nord du projet. La colline de LaSalle correspond à la butte située dans le sud-ouest de l'île de Montréal, indépendante des terrasses entourant le Mont-Royal. Elle offre une surface bombée qui atteint une altitude moyenne entre 30 et 40 m et son point culminant, situé dans l'axe du boulevard Angrignon, atteint 44 m. La terrasse Sherbrooke est une terrasse fluviale qui entoure le Mont-Royal, au nord, à l'est et au sud. Elle est ainsi nommée car, à partir de la rue Bleury vers l'est, la rue Sherbrooke longe sur plusieurs kilomètres sa rupture de pente. Dans le centre-ville, sa surface s'abaisse d'une dizaine de mètres et son talus s'adoucit. Ce talus redevient plus marqué et le replat regagne graduellement son altitude d'environ 45-46 m entre les rues Peel et Atwater, à partir d'où elle se prolonge vers le sud-ouest, où sa rupture de pente correspond à ce qui est communément appelé la « falaise Saint-Jacques ». La terrasse Sherbrooke correspond essentiellement à ce que Brown-Macpherson avait nommé la terrasse de Montréal (1967), du stade Montréal du lac Lampsilis.

La vallée qui sépare la colline de LaSalle et la terrasse Sherbrooke, forme un court-circuit unissant en ligne droite l'embouchure de la Petite Rivière (la pointe à Callière) à un point situé en amont des rapides de Lachine sur le fleuve Saint-Laurent, permettant d'éviter cet obstacle majeur. C'est cette même vallée qui est aujourd'hui emprunté par le canal de Lachine et le complexe Turcot. Durant les 10 derniers millénaires, le paysage de la zone d'étude a été fortement transformé. D'abord complètement sous les eaux de la mer de Champlain et du premier stade du lac Lampsilis, l'exondation de la plaine montréalaise a fait apparaître le Mont-Royal et ses terrasses, puis la colline de LaSalle, créant une voie d'eau entre deux îles. Ces îles se sont reliées éventuellement, mais la vallée est restée occupée par un lac qui s'est finalement asséché au cours de la période historique suite au creusement du canal de Lachine. Aujourd'hui, la surface actuelle du sol du talweg dans la zone d'étude accuse une très légère pente qui s'abaisse du sud-ouest vers le nord-est. Son élévation varie entre 21 m dans le secteur de l'échangeur Saint-Pierre et 16 m à certains endroits dans le quartier Côte-Saint-Paul.

2.1.2 Transformation du paysage

Il y a 8000 ans AA, la rive nord du lac pro-glaciaire Lampsilis, réservoir d'eau douce résultant de la fonte de l'inlandsis laurentidien, atteignait le talus de la terrasse Sherbrooke. Ce plan d'eau s'étendait sur une largeur de 20 kilomètres, jusqu'aux plages de Saint-Constant et de Chambly. Vers 7000 ans AA, le sommet de la colline de LaSalle apparaît, tout comme la pointe ouest de l'île des Sœurs, l'île sablonneuse de La Prairie et la pointe de Kanahwake.

Vers 6000 ans AA, le niveau d'eau continue de baisser et le lac Lampsilis est graduellement remplacé par ce qui va devenir ce qu'il est convenu de nommer le lac à la Loutre. À cette époque, ce lac est de forme allongée sud-ouest/nord-est et s'étend de part et d'autre du talweg de ce qui va devenir, avant et après le creusement du canal de Lachine, la rivière Saint-Pierre. Au sud-ouest, il devait s'arrêter vis-à-vis l'avenue Westminster actuelle et au nord-est, à la rue de Courcelles, dans le prolongement sud du chemin Glen.

De 5000 ans AA jusqu'au début du XIX^e siècle, les dimensions du lac à la Loutre se sont réduites graduellement pour former alors ce qui est identifié comme le lac Saint-Pierre de cette époque. La forme de ce lac est allongée et va de la rue Schenker (une rue à l'ouest du boulevard Angrignon) jusqu'à la rue Saint-Rémi. Au moment des hautes eaux du printemps, le rivage de ce lac est tout près du pied du talus de la terrasse Sherbrooke, et couvre donc une bonne partie de la zone d'étude. Des documents historiques révèlent que ce lac était peu profond; en fait, il était en partie drainé par la rivière Saint-Pierre, mais son talweg était au centre d'une vallée marécageuse.

Pour la période préhistorique, l'évolution du paysage naturel, et particulièrement la présence du lac à la Loutre, réduisent de beaucoup les possibilités d'une occupation humaine ancienne dans la zone d'étude, en raison de son altitude peu élevée. Mais il existe tout de même certains secteurs, en périphérie des terrains mal drainés, qui ont pu être favorables à des établissements humains.

2.1.3 Passé hydrographique de la zone d'étude

L'hydrographie ancienne de la zone d'étude est très peu connue. Cette réalité a une incidence sur l'évaluation du potentiel préhistorique de la zone d'étude car elle ne permet pas de circonscrire avec précision des zones à potentiel archéologique préhistorique dans la partie basse, au bas des talus (ce qui correspond à la presque totalité de la zone d'étude).

La problématique hydrographique est aussi intrinsèquement liée à une potamonymie ambiguë dans les documents historiques. L'hydrographie de ce talweg a subi des modifications importantes au cours de l'Holocène, mais l'urbanisation en a effacé presque toutes les traces visibles. L'archéologie et les documents historiques permettent néanmoins de reconstituer quelque peu ce paysage ancien.

◦ Lac à la Loutre / lac Saint-Pierre

La plus vieille mention de ce lac date de 1660, alors qu'il est nommé « lac Aux loutres » mais, très tôt, au cours des années qui suivirent, les documents écrits et cartographiques, font référence au lac Saint-Pierre et ce jusqu'à sa disparition complète dans le second quart du XIX^e siècle (Desjardins 2006 : 42-43). L'utilisation fréquente du potamonyme « lac à la Loutre », notamment par les archéologues, semble liée à une volontaire renaissance du terme par les historiens du XX^e siècle. Selon Desjardins (2006 : 43, note 9), il n'est pas exclu que ces termes aient été utilisés pour deux lacs distincts, une hypothèse qui n'est cependant pas confirmée par la cartographie ancienne (figures 1 à 9).

Dans le présent rapport, le lac à la Loutre est associé à une période plus ancienne, vers 6000 ans AA, précédant la période historique et associée aussi à une superficie plus vaste du lac qui deviendra le lac Saint-Pierre vers 3000 ans AA. Cette utilisation du terme de lac à la Loutre pour un contexte géographique ancien sert ici uniquement pour différencier deux épisodes hydrographiques successifs du même plan d'eau.

◦ **Rivière Saint-Pierre**

La rivière à la décharge du lac à la Loutre était connue historiquement sous le nom de rivière Saint-Pierre. La dénomination de ce cours d'eau et son application à celui qui coulait à la pointe à Callière a créé de la confusion dans plusieurs textes traitant de l'histoire de ce milieu (Brossard et al 1993). Il semble qu'à l'origine ce cours d'eau se jetait dans le Saint-Laurent, vis-à-vis l'île des Sœurs à Verdun mais que, dès le Régime français, des travaux de dérivation entrepris par les Sulpiciens ont redirigé son cours dans la Petite Rivière, qui se décharge à la pointe à Callière, dans le Vieux Montréal. Très tôt, donc, la Petite Rivière a également été appelée « rivière Saint-Pierre ». La cartographie reste confuse sur ce point car elle illustre les deux expressions, parfois même simultanément sur la même carte (figures 1 à 9). Il est néanmoins possible qu'un cours naturel de cette rivière s'écoulant vers la pointe à Callière, ait existé à une certaine époque, en raison du peu de dénivelé des terrains où les Sulpiciens ont creusé leur canal de dérivation. Ces terrains mal drainés correspondent à peu près aux quartiers Sainte-Cunégonde et Griffintown, réputés historiquement pour leur vulnérabilité aux inondations.

Le creusement du canal de Lachine, au début des années 1820, a cependant asséché en grande partie le lac Saint-Pierre. Celui-ci disparaît donc rapidement en tant que plan d'eau, mais fera place à un terrain marécageux où coulait la rivière Saint-Pierre qui y traçait de petits méandres au pied du talus de la terrasse Sherbrooke. Ce cours d'eau est encore visible sur les photographies aériennes des années 1930, entre le talus et la cour de triage Turcot qui a été construite sur le lit de l'ancien lac (figure 24).

2.2 Cadre culturel

La consultation du registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) révèle qu'aucun site archéologique préhistorique n'est répertorié à moins de 1 km de la zone d'étude. Cette absence ne signifie pas qu'il n'y a pas de site archéologique préhistorique dans la zone d'étude, car très peu de recherches archéologiques y ont été effectuées à ce jour. Toutefois, dans un corridor de 5 km autour de la zone d'étude, près d'une quarantaine de sites archéologiques préhistoriques sont déjà identifiés (tableau 1, plan 1).

La basse altitude de la plaine de Montréal en fait une région géographique tardivement peuplée par les groupes humains. Il est possible que des groupes paléindiens récents de la tradition Plano aient occupé les hautes terrasses du lac Lampsilis lors de leur migration de la région des Grands Lacs vers la péninsule Maritime, il y a environ 9000 ans, mais cette

Tableau 1 : Sites archéologiques préhistoriques localisés à moins de 5 km autour de la zone d'étude

	Nom du site	Code d'identification	Distance de l'aire d'étude	Identité culturelle préhistorique	Présence amérindienne historique
1	Queen-Mary	MTL-07-04-2	2,8 km	indéterminé	non
2	sépultures de Westmount	BIFj-31	1,4 km	Sylvicole (?)	non
3	sépultures de la grotte	sans code	2,0 km	indéterminé	non
4	sépultures du monument aux Pompiers	sans code	3,1 km	indéterminé	non
5	Carrière de cornéenne	BJFj-97	3,7 km	Archaïque, Sylvicole	non
6	Cartier	BJFj-134	3,7 km	Sylvicole supérieur	non
7	Dawson	BJFj-1	2,7 km	Sylvicole supérieur	non
8	Canvar	BJFj-140	3,4 km	Sylvicole sup., Archaïque	non
9	Tecumseth	BJFj-133	3,4 km	Sylvicole supérieur	non
10	Grange des Pauvres	BIFj-56	3,2 km	Archaïque (?)	non
11	Faubourg Québec	BJFj-56	4,6 km	Sylvicole moyen	non
12	Accueil Bonneau	BJFj-100	4,5 km	Sylvicole inférieur (?)	non
13	Chapelle Bonsecours	BJFj-96	4,5 km	Sylvicole moyen	non
14	Place Jacques-Cartier	BJFj-44 et 55	4,2 km	Sylvicole moyen	non
15	Versant Sud	BJFj-18 et 49	3,8 km	Archaïque Post-Laurentien, Sylvicole inf, moy. et sup.	oui
16	71 de la Commune	BJFj-123	3,8 km	Sylvicole inf. (?) et sup.	oui
17	Place Royale	BJFj-03, 47 et 50	3,8 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
18	Pointe à Callière	BJFj-22, 101G	3,8 km	Sylvicole supérieur	oui
19	Chagouamigon	MTL-06-25-4	3,7 km	Sylvicole supérieur	oui
20	214 Place d'Youville	BJFj-101	3,7 km	Sylvicole supérieur	oui
21	Rue du Port	BJFj-69	3,6 km	indéterminé	non
22	Saint-Éloi	BJFj-107	3,6 km	Archaïque Post-Laurentien	non
23	Rue de Callière	BJFj-73	3,8 km	Sylvicole supérieur	non
24	Ferme Leber	BIFj-1	3,4 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
25	Leber	BIFj-49	3,4 km	Archaïque, Sylvicole moy et sup.	non
26	Maison Nivard	BIFj-85	3,4 km	Archaïque Post-Laurentien, Sylvicole inf, moy. et sup.	non
27	Ile aux Hérons	BIFj-20	5,0 km	indéterminé	non
28	Ile aux Hérons	BIFj-15	5,0 km	Sylvicole moy. et sup.	non
29	Ile aux Hérons	BIFj-14	5,0 km	Sylvicole moyen	non
30	Ile aux Chèvres	BIFj-16	4,9 km	Sylvicole moyen	non
31	Ile aux Chèvres	BIFj-17	4,9 km	Sylvicole moyen	non
32	Ile aux Chèvres	BIFj-24	4,8 km	Sylvicole moyen	non
33	Ile aux Chèvres	BIFj-19	4,7 km	Sylvicole moyen	non
34	Ile aux Chèvres	BIFj-23	4,7 km	Sylvicole moyen	non
35	Ile aux Chèvres	BIFj-21	4,6 km	Sylvicole moyen	non
36	Ile aux Chèvres	BIFj-22	4,6 km	Sylvicole moyen	non
37	Rapides de Lachine	BIFj-3	4,9 km	indéterminé	non
38	Maison LeBer-LeMoynes	BIFk-6	2,1 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
39	Kahnawake	sans code	3,5 km	Sylvicole supérieur	oui

hypothèse n'est toujours pas appuyée par des données archéologiques. Si tel a été le cas, ces groupes circulaient sur les abords d'une plaine humide et encore froide.

Dans la région de Montréal, l'occupation humaine est très peu connue entre 6000 et 9000 ans AA. Cette période qualifiée d'Archaïque ancien et moyen n'a pas révélé encore beaucoup d'indices archéologiques au Québec. Il s'agit d'une époque où les groupes humains ont dû s'adapter à des conditions environnementales qui se stabilisaient graduellement. La mobilité était encore importante, et il est possible que les quelques groupes humains qui étaient présents dans la vallée du Saint-Laurent étaient les mêmes que ceux qui fréquentaient aussi les vallées de la Nouvelle-Angleterre et de l'État de New York.

Au sud de la forêt boréale, entre les Grands Lacs et la chaîne appalachienne, deux grands ensembles culturels se sont succédés et ont même coexistés pendant un certain temps durant l'Archaïque supérieur. Il y a d'abord eu la tradition de l'Archaïque laurentien, qui s'est manifestée à partir d'environ 6000 ans AA et qui s'est maintenue jusqu'à environ 4000 ans AA. Les origines de cette tradition restent obscures, se perdant dans l'époque très mal connue de l'Archaïque moyen et ancien. Dans la région du Haut Saint-Laurent, l'Archaïque laurentien passera par deux épisodes successifs d'à peu près un millénaire chacun : l'épisode Vergennes et l'épisode Brewerton. Les sites archéologiques associés aux populations de l'Archaïque laurentien démontrent qu'ils possédaient une grande connaissance de leur environnement qui témoigne d'une longue occupation de ce territoire. Les sites de cette tradition sont plus nombreux et plus visibles que ceux des périodes précédentes et il est vraisemblable qu'il y a eu un certain accroissement démographique pendant ces deux millénaires. Les ressources locales, notamment des matériaux lithiques de bonne qualité, sont exploitées efficacement. Beaucoup de sites sont situés sur les axes riverains, près de rapides, suggérant que la pêche compose une part non négligeable de la subsistance. C'est à ce moment que se met en place le vaste réseau de distribution du cuivre natif. Ce matériau s'ajoute à un ensemble de traits de la culture matérielle très caractéristiques de la tradition de l'Archaïque laurentien, qui laissent entrevoir une certaine fréquence de contacts et d'échanges sur un vaste territoire qui s'étend de l'est des Plaines jusqu'au versant Atlantique, et du bassin hydrographique supérieur du Mississippi jusqu'à la forêt boréale du Bouclier canadien (Clermont et Chapdelaine 1998; Clermont et al. 2003; Ellis et al. 1990).

Vers la fin de l'épisode Brewerton de l'Archaïque laurentien, il y a 4300 ans, on constate dans le paysage culturel, jusqu'alors relativement homogène, de nouvelles manifestations clairement étrangères et qui sont identifiées sous les vocables d'Archaïque final ou post-laurentien. Ce nouvel ensemble culturel pourrait correspondre à une certaine expansion de populations méridionales, dont les influences persisteront pendant un peu plus d'un millénaire, en passant cependant par quelques épisodes distincts. L'une de ces épisodes correspond à la tradition Lamoka, qui dure plus ou moins 500 ans et qui, pendant les trois premiers siècles, sera contemporaine de la fin de l'Archaïque laurentien. Plusieurs sites archéologiques permettent de croire que les Lamoka et les derniers Laurentiens se sont côtoyés, mais la nature de ces relations est peu documentée (Chapdelaine 1987). L'épisode subséquent est identifié à la tradition Susquehanna, moins bien documentée dans la région

du projet à l'étude, qui se termine avec l'avènement de la période Sylvicole. Les populations post-laurentiennes, à la différence de leurs prédécesseurs, se sont contentées de matériaux lithiques de moins bonne qualité, dont ceux provenant de la « cornéenne des collines Montérégiennes ». Cette carrière préhistorique de cornéenne se situe à 3,7 km au nord de la zone d'étude, sur le versant nord-est du Mont-Royal (Ethnoscop 1998), où serpente aujourd'hui la voie Camillien-Houde. Les plus anciens sites archéologiques de la plaine montréalaise sont de cette époque et trois d'entre eux, pouvant correspondre à des lieux d'habitation, se situent à moins de cinq kilomètres de la zone d'étude, soit les sites Saint-Éloi et Versant Sud, vers le nord-est dans le Vieux Montréal, et le site de la maison Nivard, vers le sud-est, sur la rive du Saint-Laurent à Verdun.

Vers 3000 ans AA, la mise en place du réseau culturel Meadowood marqua le début de la période du Sylvicole. Ce réseau rayonnera pendant environ 600 ans, formant ainsi ce qui est identifié comme le Sylvicole inférieur. Celui-ci occupe une bonne partie du nord-est américain avec, comme zone d'influence principale, les basses terres du Saint-Laurent, l'est de la région des Grands Lacs, et la région adjacente au sud, incluant le nord de l'état de New York. À la suite de cet épisode, un ensemble de manifestations funéraires bien distinctes et disséminées sur un vaste territoire caractériseront l'épisode Middlesex. Tout le Sylvicole inférieur est traversé d'un vent homogénéisant qui transportent idées et objets et la région montréalaise participe pleinement à ce phénomène (Clermont 1990, Chrétien 1995). Quatre sites archéologiques, situés à moins de 5 km de la zone d'étude, témoignent d'occupations de cette époque, dont trois dans le Vieux-Montréal (l'accueil Bonneau, le Versant Sud et le 71, rue de la Commune) et un à Verdun (maison Nivard).

Le Sylvicole inférieur laisse place à plus de diversité régionale vers 2400 ans AA avec le Sylvicole moyen qui dure 1400 ans. Les populations de la vallée du Saint-Laurent, comme ailleurs dans le nord-est américain, s'engagent alors dans un processus complexe qui se traduit par l'intensification de la dépendance sur les ressources halieutiques et le début d'une sédentarité saisonnière prolongée. La région montréalaise est alors occupée par des groupes de la tradition Melocheville, qui pratiquent un schème d'établissement typiquement riverain (Gates-St-Pierre 2006). Pas moins de 18 sites archéologiques du Sylvicole moyen sont à moins de 5 km de la zone d'étude.

Finalement, le Sylvicole supérieur débute avec l'adoption définitive de la production alimentaire (horticulture du maïs, du haricot et de la courge) qui a lieu vers l'an 1000 de notre ère dans la région de Montréal (Chapdelaine 1993). On reconnaît alors l'ensemble culturel connu sous l'appellation « iroquoien » dont les différents groupes se rassembleront en villages de plus en plus gros et éventuellement palissadés. Au moment de l'incursion de Jacques Cartier dans la vallée du Saint-Laurent, les Iroquoiens du Saint-Laurent occupent la vallée de l'estuaire jusqu'au lac Ontario. La région de Montréal abrite une population pleinement sédentaire et horticole, dont le village principal, Hochelaga, est situé au pied du Mont-Royal. À proximité de la zone d'étude, 16 sites archéologiques témoignent de cette époque, dont un village (le site Dawson, à 2,7 km au nord-est de la zone d'étude, sur la terrasse de Sherbrooke), ainsi que plusieurs petites occupations à l'intérieur des terres et sur des rivages : entre autres dans le secteur du Centre-Ville Vieux-Montréal, sur les rives de Verdun et Lachine et sur les versants du Mont-Royal. Vers la fin du XVI^e siècle, les

Iroquoiens du Saint-Laurent abandonnent la vallée du Saint-Laurent à la suite de circonstances diverses, en partie liées à la présence européenne grandissante sur la côte atlantique et dans le Golfe du Saint-Laurent

2.3 Potentiel archéologique préhistorique

La zone d'étude est située dans un milieu qui était généralement humide et mal drainé jusqu'à la construction du canal de Lachine au début du XIX^e siècle. Elle offrait peu d'espaces susceptibles d'accueillir des établissements humains. La géomorphologie et l'analyse des données archéologiques ont néanmoins permis d'identifier trois zones qui auraient pu offrir des conditions favorables à l'occupation humaine ancienne et où il est théoriquement possible d'y trouver des vestiges archéologiques préhistoriques (tableau 2, plan 3).

° Zone P1

Cette zone couvre une superficie d'environ 85 000 m². Elle est située à l'extrémité nord de la zone d'étude, au nord de l'échangeur Turcot. L'emplacement pourrait correspondre à une ancienne plage du lac à la Loutre (lac Saint-Pierre), localisée au pied du talus de la haute terrasse Sherbrooke, à l'endroit où coulait l'ancien ruisseau Glen. La topographie forme, à cet endroit, un replat bombé légèrement plus élevé que l'ensemble du terrain environnant et qui est adossé au talus de la haute terrasse Sherbrooke. L'intérêt de cette zone réside dans sa position à la confluence de la ligne de talweg séparant la haute terrasse Sherbrooke de la ligne d'interfluve de LaSalle et du ruisseau Glen qui draine le plateau de Notre-Dame-de-Grâce et la partie sud du Mont-Royal. Cette superficie, bien drainée, était adossée au talus abrupt de la haute terrasse d'où coulait un cours d'eau jadis important. La zone était limitée, au sud et à l'est, par un lac et des zones marécageuses, et a très bien pu servir de lieu d'établissement humain au cours de la préhistoire, notamment en raison de la proximité de ressources halieutiques et fauniques exploitables dans ce type de zones humides. L'altitude moyenne de la surface de la chaussée actuelle dans la zone, se situe entre 20 et 22 m. La zone n'aurait pas pu être occupée à une époque plus ancienne que celle de la période Archaïque.

Les limites naturelles de la forme géographique occupée par cette zone s'étendent vers le nord-est, dans le quartier Saint-Henri, mais le découpage de la zone d'étude la restreint à des limites précises. Du côté nord-ouest, sa limite est essentiellement le bas du talus de la terrasse Sherbrooke. Au nord, sa limite est la rue Lenoir. De là, la limite est suivie par une ligne de flexure qui traverse la rue Lenoir au nord-ouest de la rue Saint-Antoine et qui vient rejoindre cette dernière au coin de la rue de Courcelles. Cette limite correspond ensuite à celle de la zone d'étude, suivant un tracé complexe jusqu'à la rue Cazalais pour bifurquer vers l'est à la rue Saint-Rémi. Enfin, de la rue Saint-Rémi, la limite de la zone reprend la ligne de flexure juste à l'ouest du chemin de fer et décrit une grande courbe vers le sud pour finalement rejoindre le bas du talus de la haute terrasse Sherbrooke.

L'état actuel de la zone indique qu'elle a subi de nombreuses perturbations lors de l'implantation du village des Tanneries, mais aussi par l'intensité du bâti de nature

Tableau 2 : Description des zones à potentiel archéologique préhistorique et plan d'intervention

Identification de la zone	Localisation	Superficie	Recommandations	Plan d'intervention
P1	À l'ouest du quartier Saint-Henri, au pied du talus où se situait jadis le ruisseau Glen.	± 85 000 m ²	Inventaire archéologique	Sondages manuels dans des aires décapées mécaniquement réparties aux endroits peu ou pas perturbés, suite à des évaluations de l'état des sols par des tranchées mécaniques
P2	Tronçon de la bretelle du boulevard Angrignon située au sud-ouest de la cour de triage Turcot	± 8 000 m ²	Inventaire archéologique	Sondages manuels suite à une évaluation des sols à l'aide de tranchées mécaniques
P3	Quadrilatère formé par les rues Saint-Patrick, Cabot, Hadley, Roberval et l'avenue de l'Église (plan 31)	± 161 000 m ²	Inventaire archéologique	Sondages mécaniques effectués lors des interventions en archéologie historique dans le secteur H6. Une attention particulière devra être apportée aux indices d'une présence préhistorique.

industrielle, commerciale et résidentielle, ainsi que par le passage de l'autoroute Ville-Marie et la trame des rues actuelles. L'état réel des sols naturels dans cette zone devra être vérifié par des forages et des excavations mécaniques qui devront être positionnés ultérieurement.

◦ **Zone P2**

La zone P2 couvre une superficie d'environ 8 000 m². Elle se situe dans la partie sud de la zone d'étude. Il s'agit d'un tronçon du boulevard Angrignon, au sud-est de la zone d'étude. La limite naturelle de la zone est beaucoup plus vaste puisqu'elle s'étend jusqu'au bord du versant nord de la colline de LaSalle mais, dans le cadre du projet, elle se limite au tronçon du boulevard inclus dans la zone d'étude, à l'endroit où il rejoint le haut du talus de la colline de LaSalle. Son intérêt réside dans son altitude car elle domine la plaine lacustre du lac à la Loutre (lac Saint-Pierre). Il est difficile de déterminer si l'endroit précis où passe le boulevard Angrignon avait un intérêt plus marqué qu'ailleurs sur cette colline, mais il s'agit du seul vestige de cette forme naturelle qu'est la colline de LaSalle dans la zone d'étude. Comme cette zone est limitée à l'emprise actuelle du boulevard Angrignon, il faudra vérifier l'état des sols et effectuer au moins une tranchée mécanique lors de l'inventaire. Par la suite, selon l'état des sols, des sondages manuels pourront être effectués. L'altitude de la surface actuelle de la chaussée dans la zone P2 se situe entre 31 et 33 m. L'habitabilité de cette zone débute au cours de la période Archaïque.

◦ **Zone P3**

La zone P3 couvre une superficie de 161 000 m². Il est impossible de circonscrire précisément les limites réelles de cette zone à potentiel préhistorique, en raison de l'absence de limites géomorphologiques et de l'importance des modifications anthropiques; c'est pourquoi ses limites se confondent avec celles du secteur à potentiel historique H6. L'intérêt de cette zone réside dans sa position. En effet, la proximité du lac à la Loutre et des ressources qui lui étaient associées ont pu contribuer à l'occupation humaine préhistorique de ce secteur. L'altitude moyenne de la surface de la chaussée actuelle, dans la zone P3, se situe autour de 20 m NMM. La zone n'aurait pas pu être occupée à une époque plus ancienne que celle de la période Archaïque. L'état réel des sols naturels dans cette zone devra être vérifié au moyen de sondages mécaniques effectués lors des interventions en archéologie historique dans le secteur H6. À cette étape, une attention particulière devra être apportée aux indices d'une présence préhistorique.

Finalement, deux autres emplacements ont été particulièrement analysés. Ceux-ci se trouvent sur la terrasse Sherbrooke, l'un dans le prolongement vers l'autoroute Décarie et l'autre dans l'élargissement le long du boulevard Saint-Anne-de-Bellevue. L'intérêt de la terrasse Sherbrooke réside dans sa position élevée dominant la plaine lacustre de l'ancien lac à la Loutre (lac Saint-Pierre). Du haut de cette terrasse, les Amérindiens auraient pu avoir un point de vue dominant sur l'ensemble du sud-est de Montréal et auraient aussi maîtrisé un terrain de chasse exceptionnel. Toutefois, cette terrasse a été excavée pour permettre le passage autoroutier, éliminant ainsi tout potentiel archéologique. Ce contexte de l'autoroute Décarie s'étend d'ailleurs sur plusieurs kilomètres, tout le long de son parcours vers le nord-ouest. En ce qui a trait au boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, il s'agit d'une rampe qui a été taillée dans le talus afin de relier la rue Saint-Jacques à l'autoroute 20.

3.0

Potentiel archéologique historique

3.1 Contexte historique

La zone d'étude du complexe Turcot traverse cinq arrondissements de la Ville de Montréal et deux municipalités de l'Île de Montréal (plan 2) dont les contextes historiques sont très variables. La consultation du registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) révèle la présence de quatre sites archéologiques historiques dans les limites de la zone d'étude (tableau 3, plan 4).

Tableau 3 : Sites archéologiques historiques localisés dans la zone d'étude

Nom du site	Code Borden	Emplacement	Thème
Rues Angers et Gladstone	BiFj-27	Arrondissement Le Sud-Ouest	Activité résidentielle
Rue Eadie	BiFj-28	Arrondissement Le Sud-Ouest	Activité résidentielle
Canal de Lachine	614G	Arrondissement Le Sud-Ouest	Activité industrielle
Usine Shawinigan Steel & Mill Supplies Inc.	BiFj-33	Arrondissement LaSalle – rue Saint-Patrick	Activité industrielle

3.1.1 Arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, la zone d'étude occupe trois secteurs : un espace triangulaire au sud-est du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue; l'emprise de l'autoroute Décarie, jusqu'au boulevard de Maisonneuve; un espace longitudinal dans l'axe de la rue Saint-Jacques et de l'autoroute Ville-Marie (A-720). Le peuplement euro-canadien du coteau ou de la côte Saint-Pierre, qui est concédée par les Sulpiciens à partir des années 1660 et dont Notre-Dame-de-Grâce est issue, se fait au-dessus du talus qui borde, au nord, la zone d'étude. Les concessions du coteau Saint-Pierre faisaient front sur le bord du lac Saint-Pierre (Roy 1943 : 84), mais la cartographie illustre que le bâti s'est construit au haut du talus (figures 10, 12 et 16).

La zone d'étude pénètre dans l'axe de l'autoroute Décarie dans lequel un noyau villageois évolue à partir du milieu du XIX^e siècle. Le centre du village se développe d'abord autour de l'église Notre-Dame-de-Toutes-Grâce, construite en 1851-1853, mais celle-ci se situe bien au nord de la zone d'étude, à la hauteur de la Côte-Saint-Antoine. Le développement du secteur de l'axe Décarie remonte aux années 1915-1930 (Ville de Montréal 2005a : 42). Cependant, la construction des voies rapides de l'autoroute en sous-sol a éliminé toute possibilité d'y découvrir des vestiges archéologiques.

3.1.2 Arrondissement Verdun

La zone d'étude touche très peu à l'arrondissement de Verdun, en bordure ouest du canal de l'Aqueduc. La côte de Verdun, ou des Argoulets, est concédée dès les années 1660 et demeure un territoire agricole jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle. Les terres d'origine faisaient front sur le fleuve et s'enfonçaient profondément pour rejoindre celles de la côte Saint-Paul. En 1856, le creusement du canal de l'Aqueduc vient couper ces lots d'origine et servira de limite aux municipalités qui sont créées au XIX^e siècle. En 1874, le village de Rivière-Saint-Pierre est créé et en 1878, il prend le nom de Verdun. Jusqu'à la construction d'une première digue en 1895, le village est confronté chaque année aux inondations du fleuve et de la rivière Saint-Pierre. Même si quelques industries s'y installent au XX^e siècle, Verdun demeure une ville à caractère qui sera même, durant les années 1920, la troisième ville en importance au Québec. Le secteur de Verdun touché par la zone d'étude est un quartier résidentiel développé au XX^e siècle (Ville de Montréal 2005f : 21-23).

3.1.3 Arrondissements LaSalle et Lachine

La zone d'étude touche également aux arrondissements LaSalle et Lachine. Les données historiques pour ces deux arrondissements, sont traitées ensemble. Le peuplement initial de LaSalle et Lachine remonte au XVII^e siècle, en bordure du fleuve Saint-Laurent ainsi qu'à la côte Saint-Paul. Tout ce secteur est alors connu comme la paroisse de Lachine jusqu'à l'incorporation municipale en 1845. On retrouve le premier noyau institutionnel de la paroisse de Lachine dans ce qui est aujourd'hui LaSalle. LaSalle est un secteur qui fut détaché de Lachine pour former une municipalité distincte en 1912 (Ville de Montréal 2005e : 25-29).

L'extrémité ouest de la zone d'étude suit le secteur de Ville Saint-Pierre (municipalité créée en 1894) qui fait aujourd'hui partie de l'arrondissement Lachine. Le *Upper Lachine Road* (boulevard Saint-Joseph actuel), qui traverse une partie de Ville Saint-Pierre, présente un potentiel archéologique. Cependant il s'agit d'un secteur situé au-delà de la zone d'étude.

Dans LaSalle, la zone d'étude se prolonge vers le sud dans l'axe du boulevard Angrignon. Le peuplement initial de ce secteur remonte à la fin du XVII^e siècle, comme le révèle la carte de l'Île de Montréal de Vachon de Belmont de 1702 (figure 1). On constate sur ce plan que deux rectangles définissent la côte Saint-Paul. La partie ouest sera intégrée à la paroisse de Lachine et elle fera plus tard partie de la ville de LaSalle lorsque celle-ci sera créée en 1912. On voit bien cette séparation sur le plan de Hopkins de 1879 (figure 16-1). Les « aveux et dénombrements » de 1731 et 1781, décrivent ce secteur : les terres y sont défrichées et on y trouve des bâtiments (maisons, granges et étables) (Roy 1943; Perreault 1969). Une étude de potentiel et des interventions archéologiques documentent quelque peu ce secteur sur le plan historique et ont permis de localiser un établissement agricole du début du XIX^e siècle (Dumont 1991; Bilodeau 1992b).

3.1.4 Municipalité de Westmount

La zone d'étude traverse une partie de la frange sud-ouest de la municipalité de Westmount qui est occupée par l'emprise de l'autoroute Ville-Marie (A-720). Le peuplement initial remonte au XVII^e siècle et le secteur demeure agricole jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle alors que les flancs de la montagne commencent à accueillir de riches propriétaires qui s'y construisent des villas de prestige (Ville de Montréal 2005b). Le village de Côte-Saint-Antoine est incorporé en 1879 et, en 1895, il prend le nom de Westmount. La zone d'étude est située au bas de l'escarpement qui est au sud de l'arrondissement Westmount ce qui fait en sorte que le contexte historique de cette ville est peu pertinent à l'étude de potentiel archéologique.

3.1.5 Municipalité de Montréal-Ouest

La zone d'étude occupe un tronçon de l'autoroute 20 et de l'échangeur du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue dans la municipalité de Montréal-Ouest. Incorporée en 1897 et très tôt reliée à Montréal par un tramway, Montréal-Ouest est essentiellement une ville dortoir. Son contexte historique n'est pas pertinent à l'étude de potentiel compte tenu de son éloignement de la zone d'étude. La route qui longeait le front des concessions, qu'on appelle le *Upper Lachine Road* au XIX^e siècle, mais dont l'utilisation est plus ancienne, est susceptible de recouvrir des vestiges pouvant remonter au Régime français. Toutefois, cette voie qui correspond, dans ce secteur, à la rue Saint-Jacques, est en dehors de la zone d'étude.

3.1.6 Arrondissement Le Sud-Ouest

La zone d'étude est en grande partie occupée par l'arrondissement Le Sud-Ouest. Historiquement, il comprend plusieurs entités qui verront leur développement stimulé au XIX^e siècle par la construction du canal de Lachine et l'industrialisation qui l'accompagne. Deux anciennes municipalités, Saint-Henri et Côte-Saint-Paul sont, d'un point de vue historique, particulièrement concernées par le projet de réaménagement du complexe Turcot.

3.1.6.1 Saint-Henri-des-Tanneries

La première mention faisant état de la présence d'une tannerie dans l'ouest de Montréal date de 1686 (Massicotte 1936 : 145). En 1695, rapporte encore l'historien Massicotte, une ordonnance homologue un chemin public entre Montréal et Lachine (route du coteau Saint-Pierre, *Upper Lachine Road*, rue Saint-Jacques) qui mentionne les occupants de la tannerie (*ibid.*). C'est en 1700 qu'entrent en scène Charles Delaunay et Gérard Barsalou, qui s'associent pour créer une entreprise de tannerie en ce même lieu. En 1706, Delaunay, après la fin de son association avec Barsalou, engage Gabriel Lenoir dit Rolland qui deviendra son associé en 1713 (Lafleur 1989 : 11-12). Le secteur des tanneries se développe peu à peu et, en 1781, lors de la *Déclaration du fief et seigneurie de L'isle de Montréal*, on y retrouve onze familles dont huit possèdent une tannerie (Perreault 1969). Six des propriétaires sont des descendants de Gabriel Rolland, d'où l'origine du toponyme. Il

est à noter que les lots de tannerie sont sur deux fiefs, Saint-Joseph et Saint-Augustin, appartenant respectivement aux Hospitalières de Saint-Joseph et aux Sœurs Grises. En effet, dans le document de 1781, les emplacements où sont situés les tanneries sont des concessions faites sur ces fiefs. Les lots ont en général $\frac{1}{2}$ arpent sur 1 arpent (Lafleur 1989 : 11-13; Massicotte 1936 : 144-146; Perrault 1969 : 228-230). Les cartes de Jobin (1834, figure 9) et de Boxer (1861, figure 11) permettent de bien visualiser ces fiefs qui deviendront plus tard les villes de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde.

Le facteur déterminant dans l'implantation de l'industrie des tanneries dans cette partie de l'île de Montréal est la présence du ruisseau Glen et de la rivière Saint-Pierre, l'eau étant nécessaire à plusieurs étapes de la production des peaux (trempage et rinçage). On utilisait également des moulins (à eau ou à cheval) pour moudre les différents produits utilisés (Sévigny 1986 : 176). Cependant, les odeurs associées au tannage et l'écoulement des eaux usées, qui auraient pu contaminer les jardins dans les villes, nécessitaient d'implanter les ateliers à bonne distance des agglomérations (Lafleur 1989 : 6).

En 1825, le village des Tanneries des Rolland compte 466 personnes. De ce nombre 110 sont des artisans du cuir. On compte par ailleurs 250 agriculteurs. Il s'y trouve également 30 aubergistes, le village étant situé sur l'une des routes importantes entre Montréal et Lachine et dont le parcours nécessite une journée de route. Cette route fut d'ailleurs améliorée pour la rendre plus carrossable en 1831 (Sévigny 1986 : 175, 185). Une première chapelle, qui servait également d'école, fut bâtie en 1810. En s'appuyant sur la tradition orale, Massicotte affirme qu'elle était située à l'emplacement de l'église Sainte-Élisabeth-du-Portugal à l'intersection de Saint-Jacques et de Courcelles (Massicotte 1936 : 148). La première église de Saint-Henri sera bâtie en 1869, à l'angle des rues du Collège et Saint-Jacques, là où un nouveau noyau villageois se développe, près des infrastructures du canal de Lachine et des chemins de fer (Massicotte 2002 : 356).

La construction (1821-1825) puis l'agrandissement (1843-1848) du canal de Lachine, ainsi que l'avènement des chemins de fer (Montréal-Lachine 1847, Grand Tronc 1853) ont influencé le développement de Saint-Henri. C'est en effet en plein centre de Saint-Henri que les voies ferrées venant de Montréal et du pont Victoria (1859) se rejoignent avant de poursuivre vers l'ouest. Le canal de Lachine deviendra la limite sud de Saint-Henri lors de la création de la municipalité en 1874. Cet accès aux infrastructures de transports viendra stimuler le développement industriel et urbain (Sévigny 1986 : 182-190). En l'absence d'une politique de zonage séparant les quartiers résidentiels des industries, l'implantation de ces dernières s'est fait, selon Massicotte, de manière plutôt anarchique, se répartissant un peu partout sur le territoire (Massicotte 2002 : 348). Lieu initial du développement du village, le secteur des tanneries devint périphérique. De plus, cette industrie artisanale n'échappa pas à la mécanisation, qui permit l'implantation de deux tanneries industrielles à Saint-Henri, celle de Moseley and Ricker, sur les bords du canal et celle de Thomas Ecroyd, sur la rue du Collège (Lafleur 1989 : 14). Une étude des chaînes de titres pourrait préciser les transformations de ce quartier, touché par l'aire d'étude, après le déclin des métiers artisanaux du cuir.

En 1861, le village de Saint-Henri compte 1963 habitants. Les déclarations professionnelles citées au recensement montrent que les métiers du cuir sont encore dominants. En 1870, la population a plus que doublé, passant à plus de 5000 habitants. La cité de Saint-Henri est créée en 1874, cependant dès 1876, la partie est s'en détache, pour former la cité de Sainte-Cunégonde (Massicotte 2002 : 240-243).

Massicotte, dans son étude sur l'urbanisation et la municipalisation du corridor du canal de Lachine, précise que l'approvisionnement en eau de Saint-Henri fut construit à partir de 1880. (*ibid* : 288). C'est en 1888 que la ville de Saint-Henri entreprend la construction de ses égouts selon les plans proposés par l'ingénieur J. E. Vanier (les archives de la Ville de Montréal possèdent d'ailleurs un tableau synoptique présentant, pour chaque rue, les données techniques du système d'égout) et dont la plupart des tuyaux étaient en briques, alors que seules quelques rues seront dotées de tuyaux de grès. Dès 1903, l'égout collecteur de la rue Saint-Jacques doit être doublé pour régler des problèmes d'inondation récurrents (*ibid* : 262-286). Quant à l'aménagement des rues et trottoirs, la planification du terrassement, du macadamisage et de la construction des trottoirs du secteur des tanneries a été faite en 1897 (*ibid* : 301). L'éclairage des rues au gaz a été implanté à partir de 1877, alors qu'un premier contrat d'éclairage électrique a été accordé en 1891 (*ibid* : 311). Au début des années 1860, il existait par ailleurs un système de transport public de chars sur rail à traction animale qui empruntait les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. En 1876, une seconde ligne fut ouverte sur la rue Saint-Antoine. Les lignes électriques furent implantées à partir de 1891 (*ibid* : 313-315).

3.1.6.2 Village de Côte-Saint-Paul

Avant la fin du XVII^e siècle, les Seigneurs de Montréal terminent de concéder les terres de la côte Saint-Paul (Dechêne 1974 : 259-264). En 1731, lors de l'*Aveu et dénombrement*, on compte 22 concessionnaires à la côte Saint-Paul. Les concessions font front sur la bordure sud du lac Saint-Pierre et se terminent à la profondeur des terres qui ont front sur la rive du fleuve. La longueur des terres est donc variable, alors que leur largeur se situe entre 1½ arpent et 7 arpents. La grande majorité des habitants (16/22) possède une maison, une grange et une étable et on y répertorie une maison de pierre. Toutes les concessions comptent une partie de terre labourable, une autre en prairie et le reste en bois debout (Roy 1943 : 82-84).

Cinquante ans plus tard, lors de la *Déclaration du fief et seigneurie de L'Isle de Montréal*, la description de la côte Saint-Paul précise de nouveau que les terres commencent sur le bord du Petit Lac Saint-Pierre (Perrault 1969 : 218). Certaines familles, du moins si l'on se fie aux noms énumérés et à l'ordre de cette énumération, sont toujours sur la même terre. On constate aussi que les superficies défrichées ont approximativement doublé.

Le plan du canal de Lachine, dressé par John Adams en 1820 (figure 7), illustre, bien que partiellement, une partie de la zone d'étude. Il semble qu'il y ait certaines correspondances entre la description des lots de 1781 et leurs emplacements sur le plan de Adams. On remarque sur le plan une large terre triangulaire appartenant au sieur Dizier, nom qui se retrouve sur le terrier de 1781. La largeur donnée, de 8 arpents, correspond assez bien. De

part et d'autre de cette terre, les lots ont des orientations différentes. Cette terre marquera plus tard la séparation entre la paroisse de Lachine et le village de la Côte-Saint-Paul. Suivant la description de 1781, seuls les quelques lots à l'est de la terre de Dizier, font partie de la Côte Saint-Paul. Une partie des lots plus à l'est, dont certains se retrouvent dans les limites de la zone d'étude, sont des terres concédées depuis la rive du fleuve et qui aboutissent à proximité de celles de la Côte Saint-Paul. Cela signifie que le bâti ancien associé à l'occupation de ces terres fait front sur le fleuve. Cela pourrait également expliquer le tracé du chemin de la Côte-Saint-Paul qui est en oblique à partir de la rue Saint-Patrick pour rejoindre le *Upper Lachine Road* (rue Saint-Jacques). Vers l'ouest, la voie de circulation sur laquelle font front les terres de la côte Saint-Paul (la rue Saint-Patrick actuelle) représente l'ancien chemin développé par les concessionnaires, sur lequel sont bâties leurs maisons et dépendances.

Au cours du XIX^e siècle, le creusement du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc délimite les frontières des nouvelles municipalités créées dans les années 1870. C'est ainsi que pour la municipalité de Côte-Saint-Paul, les limites seront le canal de Lachine au nord, le canal de l'Aqueduc au sud, la paroisse de Lachine à l'ouest et la ligne de chemin de fer du Grand Tronc à l'est (Massicotte 2002 : 156). Le tracé de l'aqueduc a coupé en deux le lotissement original de ce qui est aujourd'hui Verdun. Cette situation est illustrée dans le tracé des lots, sur la carte de Hopkins de 1879 (figure 16-1).

Les Sulpiciens avaient bien tenté de creuser un canal afin de contourner les rapides de Lachine mais, c'est finalement au XIX^e siècle que cette tâche fut accomplie, sous l'impulsion de la communauté d'affaire montréalaise. Le canal de Lachine, creusé entre 1821 et 1825, comporte alors sept écluses, dont l'une était située dans le secteur de Côte-Saint-Paul. De 1843 à 1848, on procéda au premier élargissement du canal. Le canal de l'Aqueduc fut, pour sa part, construit entre 1852 et 1856. (Desjardins et Poulin 1993 : 14)

En 1853, le ministère des Travaux publics accordait un bail au fondateur et ingénieur civil William Parkyn pour qu'il développe le potentiel hydraulique de l'écluse Saint-Paul. Parkyn construisit alors un canal d'amenée. Bien que des entreprises s'y installèrent, Parkyn fut néanmoins forcé d'abandonner l'exploitation des lots hydrauliques à John Frothingham qui, lui aussi, n'arriva pas à en développer le plein potentiel (Massicotte 2002 : 153-154). Cet échec serait attribuable à deux causes principales : l'implantation d'industries progressait peu et la localisation du site était trop excentrique par rapport à Montréal, nécessitant des coûts de transport importants et rendant le recrutement des travailleurs plus difficile (Sévigny 1986 : 151).

La carte de H. S. Sitwell (1865-1871) (figure 12-3) révèle l'emplacement des quartiers résidentiels des ouvriers employés dans les usines qui utilisent le pouvoir hydraulique de l'écluse Saint-Paul. À cette époque, on remarque une concentration du lotissement entre la rue de l'Église et la rue Cabot ainsi qu'entre les rues Hadley et Eadie. Une autre concentration de résidences se développe au cours de la même période autour des rues Brock, Angers et Gladstone

L'implantation industrielle à Côte-Saint-Paul se fait dans le secteur du canal d'aménée, soit en dehors de la zone d'étude. Tout au long du XIX^e siècle, ce sont les fonderies, clouteries, ferronneries et ateliers de limes, de tarières, de pelles, de bèches, de faux et de marteaux qui génèrent les emplois. Au début du XX^e siècle, par exemple, trois fonderies embauchent 800 travailleurs. On y retrouve également des minoteries ainsi que des boucheries. Dans les années 1880, des entreprises de textiles s'installent aussi à Côte-Saint-Paul. Cependant, entre 1853 et 1880, les entreprises qui s'y installent demeurent assez petites. On compte une centaine de travailleurs en 1860, environ 200 en 1870 et 340 en 1880 (Massicotte 2002 : 202-220). En 1914, six compagnies utilisaient encore les lots hydrauliques. En 1960, la Ville de Montréal exploitait le site (Sévigny 1986 : 150-151).

L'augmentation de la population qui accompagnait l'industrialisation mena à la création de la municipalité de Côte-Saint-Paul en 1874. Cependant, dès 1878, les habitants vivant au sud-ouest de la rue de l'Église préférèrent former une municipalité distincte qui servirait mieux leurs intérêts plus orientés vers l'agriculture. Cela aboutit à la création de la municipalité de la paroisse de la Côte-Saint-Paul, en 1878 (Massicotte 2002 : 160). Plus tard, vers 1899, des entrepreneurs immobiliers (Joseph-Ulrick Émard et Frédérick D. Monk), achetèrent des terres agricoles et firent du lotissement le long d'un boulevard qui prit le nom de Monk, alors que l'usage transforma la municipalité de la paroisse de Côte-Saint-Paul en Ville-Émard. En 1910, Ville-Émard et Côte-Saint-Paul furent annexées à Montréal (Benoit et Gratton 1991 : 367).

En 1896, l'ingénieur Joseph-Émile Vanier dépose des plans pour la construction des égouts. La municipalité de Côte-Saint-Paul adopte, en 1897, un règlement pour la construction d'un égout principal (égout collecteur) et d'égouts communs, en grès ou en briques, dans toutes les rues, ruelles, chemins publics ou privés. De plus, les propriétaires doivent joindre leurs bâtiments aux égouts. Le règlement prévoit que les propriétaires devront remplacer les lieux d'aisance par des cabinets de toilette (water closet). Le système d'aqueduc fut construit à partir de 1892 par la *Montreal Water & Power Co*, une compagnie qui monopolisa le service de distribution d'eau dans les banlieues montréalaises. Il était conçu avec des tuyaux en fonte de diamètres allant de 4 à 12 pouces. (Massicotte 2002 : 175-186)

Les services d'électricité et de gaz ont été implantés dans Côte-Saint-Paul par *The Royal Electric Co.*, à partir de 1901. L'approvisionnement en gaz des maisons d'habitations et des manufactures était possible lorsqu'il y avait au moins quatre clients par 300 pieds de tuyau et si un profit minimal de 6% était possible. Par ailleurs, avant même la création de la municipalité, un service de transport public existait en 1872, alors que la *Montreal City Passenger Railway* obtint la permission d'utiliser le pont du chemin de la Côte-Saint-Paul au-dessus du canal de Lachine. En 1900, un service de tramway électrique fut instauré sur la rue de l'Église et se raccordait sur d'autres lignes à Saint-Henri. (Massicotte 2002: 194-200)

3.1.6.3 Canal de Lachine

Le lieu historique national du Canada du Canal de Lachine est présent dans les arrondissements Le Sud-Ouest, LaSalle et Lachine (plan 4). S'appuyant sur la désignation historique du canal de Lachine comme lieu historique national du Canada, l'évaluation du patrimoine urbain de la ville de Montréal considère cet ouvrage comme un secteur de valeur exceptionnel et en continuité, voit dans ses environs un ensemble industriel d'intérêt (Ville de Montréal 2005c : 29-30). La zone d'étude croise le canal de Lachine à deux endroits : dans l'axe du boulevard Angrignon à LaSalle et dans l'axe de l'autoroute 15 à Côte Saint-Paul.

Dès le XVII^e siècle, les Sulpiciens, seigneurs de l'Île de Montréal, tentent de creuser un canal qui viendrait rejoindre le lac Saint-Pierre et qui permettrait aux canots d'éviter les rapides de Lachine et d'y aménager des moulins. Le manque de fonds, la présence de roc dans le secteur de Lachine et finalement la mort du promoteur du projet, Dollier de Casson, en 1701, mettra fin au projet (Desjardins et Poulin 1993 : 14). On peut voir le tracé de ce premier canal sur le plan de Chaussegros de Léry (figure 2) et sur le plan de 1820 de John Adam (figure 7).

Les premiers canaux au Canada sont réalisés à partir de 1779. Il faut attendre 1815 pour que le gouvernement commence à évaluer la faisabilité d'un canal entre Montréal et Lachine. Des hommes d'affaires s'unissent en 1819 afin de réaliser le projet et engagent l'ingénieur Burnett qui propose le plan que dessinera Adam. Faute de fonds suffisants, le projet est remis au gouvernement et la construction est entreprise en 1821. L'objectif était de se rendre jusqu'à l'est de Montréal, au pied du courant Sainte-Marie, mais les contraintes financières ramènent le projet à celui que l'on connaît aujourd'hui. La construction se termine en 1825 et inclut l'aménagement de sept écluses. On utilisera des explosifs pour venir à bout de la barrière rocheuse. Une autre des difficultés rencontrées au cours des travaux furent les inondations pratiquement continues de la tranchée (Desjardins et Poulin 1993 : 21; Tulchinsky 1960 : 73-74).

Au début des années 1840, il devint nécessaire d'agrandir le canal et les travaux sont exécutés entre 1843 et 1848. Cinq écluses de plus grande dimension remplacent les sept d'origine et sont construites en parallèle, ce qui permet de ne pas interrompre la navigation. Les gouvernements commencent par ailleurs à s'intéresser au pouvoir hydraulique que fournissent les écluses et encourageront par la suite le développement de lots industriels alimentés par ce pouvoir. Le canal sera de nouveau agrandi en 1874-1877. Avec l'ouverture de la voie Maritime en 1959, le canal de Lachine perd de son importance et il est fermé à la navigation en 1970. (*ibid* : 25-27).

Selon Massicotte, l'industrialisation hydraulique suit une première phase d'implantation d'industries dans le quartier Sainte-Anne, entre 1825 et 1845 (Massicotte 2002 : 9). Comme le souligne cet auteur, « l'intégration de l'économie canadienne se réalise par le développement d'un réseau de transport fluvial dont le canal de Lachine est un rouage majeur qui sera doublé par la mise en place d'un réseau ferroviaire national » (Massicotte 2002 : 9). Dès 1929, la Commission des lieux et des monuments historiques du Canada

reconnaissait l'importance du canal de Lachine. Depuis le début des années 1980, plusieurs études et projets de restauration et de mise en valeur ont été réalisés. Un important projet de revitalisation, amorcé en 1997, vise à renforcer sa vocation patrimoniale. La navigation de plaisance y a de nouveau accès depuis 2002 (Parcs Canada n.d.).

3.1.6.4 Chemins de fer et cour Turcot

L'histoire des chemins de fer et de la cour Turcot remonte aux années 1840. En effet, le 6 juin 1846, la *Montreal and Lachine Railroad Company* était incorporée par une loi du parlement du Canada-Uni (9 Vic., Cap. 82) afin de construire et d'exploiter un chemin de fer entre la ville de Montréal et le quai du village de Lachine. La construction de la voie ferrée de la *Montreal and Lachine Railroad Company* débuta le 1 mai 1847 et fut complétée à l'automne de la même année. Une partie importante de la voie fut construite sur pilotis afin de traverser la zone marécageuse du lac à la Loutre (lac Saint-Pierre). La chaussée de la voie ferrée fut réalisée en utilisant les déblais du canal de Lachine, que les autorités coloniales élargissaient à cette époque. Cette ligne de chemin de fer fut inaugurée le 19 novembre 1847 et entra pleinement en service le 22 novembre suivant. À cette époque, les convois de la *Montreal and Lachine Railroad Company* mettaient en moyenne 20 minutes pour franchir les 7,92 miles qui séparait la gare Bonaventure du quai du village de Lachine (La Minerve 1847). En 1947, lors d'une entrevue réalisée pour la radio de Radio-Canada, Claude Melançon, alors membre de la société royale du Canada et publiciste pour le Canadien National, affirmait qu'au début des années 1850 une des locomotives de la *Montreal and Lachine Railroad Company* dérailla et fut précipitée dans le marécage. Malgré les efforts des travailleurs pour sauver l'engin de 18 tonnes, celui-ci aurait été complètement englouti. Selon toute vraisemblance, cette locomotive serait toujours à l'endroit où elle est tombée, quelque part dans la cour Turcot (Radio-Canada 1947).

Le 1^{er} janvier 1852, la *Montreal and Lachine Railroad Company* fusionna avec la *Lake St. Louis and Province Line Railway Company* pour former la *Montreal and New York Railroad Company*. Cette nouvelle entreprise exploitait 37,57 milles de voie ferrée entre Fort Covington, New-York, et Montréal (BAC 1856-1857). En mai 1857, la *Montreal and New York Railroad Company* fusionna avec la *Company of Proprietors of the Champlain and St. Lawrence Railroad*, la première compagnie de chemin de fer canadienne, pour former la *Montreal and Champlain Railroad Company*. La nouvelle entreprise exploita les 84,39 milles de voie ferrée de son réseau jusqu'au 1^{er} janvier 1864, date à laquelle la *Grand Trunk Railway Company of Canada* loua, pour une période de dix ans, le réseau de la *Montreal and Champlain Railroad Company*. Une option d'achat figurait au contrat de location, option qui fut utilisée en juin 1872 (BAC 1857-1877). Cependant, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada n'attendit pas la location, puis l'achat du réseau de la *Montreal and Champlain Railroad Company*, pour venir s'établir dans le secteur de la cour Turcot. En effet, à l'automne 1852, le Grand Tronc débuta la construction d'une voie de chemin de fer parallèle à celle ralliant Montréal et Lachine. Cette voie, qui reliait Montréal à Toronto, fut mise en service au cours de l'année 1853 (BAC 1846-1869).

Vers 1896-1897, le Grand Tronc développa ou acquit ses premières installations d'entretien et de triage dans la cour Turcot. En effet, le 15 août 1896, le Grand Tronc se porta

acquéreur des propriétés de la *Montreal Park and Island Railway Company* (lot 3606 au cadastre de la municipalité de paroisse de Montréal). L'aménagement de la cour Turcot débuta vraisemblablement entre 1904 et 1906. L'établissement de cette cour de triage s'inscrivait dans un vaste plan d'expansion du Grand Tronc. En effet, en 1903, la compagnie mère du Grand Tronc avait autorisé la construction d'un chemin de fer transcontinental, afin de concurrencer les lignes transcontinentales du *Canadien Pacifique* et du *Canadian Northern* (Currie 1957 :395-415). Le 18 mai 1921, le gouvernement fédéral devenait officiellement propriétaire de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada. Celle-ci fut officiellement fusionnée avec la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada (Canadien National) le 31 janvier 1923 (MacKay 1992 : 49-50 et 69-70).

La cour Turcot connut cinq principaux cycles d'expansion et de réaménagement (1909-1911, 1915, 1927-1928, 1930-1931, 1940). Chacun de ces cycles fut caractérisé par une série d'acquisition de biens fonciers, ainsi que par la construction et l'aménagement de nouveaux bâtiments et de nouvelles voies. Outre ces cinq cycles d'expansion, la cour Turcot ne connut pas de changement majeur dans son organisation avant le début des années 1960. En effet, le remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel à partir de 1952, ainsi que la vétusté et à la taille réduite des installations de la cour Turcot, amenèrent les autorités du Canadien National à opter pour l'aménagement d'un nouveau complexe à Côte-de-Liesse au début des années 1960. Au cours de cette décennie, les bâtiments de la cour Turcot furent détruits et l'espace fut réaménagé pour servir de dépôt de conteneurs (BAC 1846-1869).

L'aménagement le plus important de la cour Turcot fut sans contredit la rotonde des locomotives. Jusqu'aux années 1960, la rotonde constituait l'élément central de toutes les cours de triage en Amérique du Nord. La rotonde servait principalement à l'entretien et au remisage des locomotives. Lors de sa construction, en 1905-1907, la rotonde de la cour Turcot était la plus importante au Canada. Celle-ci pouvait accommoder 57 locomotives dans ses stalles qui avaient une profondeur de 80 pieds chacune. La rotonde était desservit par un pont tournant de 100 pieds de longueur (Railway and Marine World 1908 : 775). Après 1908, 17 stalles supplémentaires furent ajoutées à la rotonde originale.

La rotonde était constituée d'un ensemble de stalles disposées de manière à former un édifice de forme semi-circulaire. Chaque stalle possédait une section de rail convergeant vers un pont tournant central (*turntable*) qui se trouvait installé dans une fosse centrale exposée aux intempéries. Outre la rotonde, la cour Turcot comprenait une section de voies de garage permettant de stationner les wagons de marchandises prêts pour le service. Adjacent à ces installations, se trouvaient des ateliers de 153 pieds sur 45 pieds permettant de faire l'entretien et la réparation du matériel roulant. Sur la voie d'accès menant à la rotonde, se trouvait une fosse pour les cendres (*ash pit*), qui consistait en une cavité entre les rails permettant de vider les boîtes à feu (*fireboxes*) des locomotives. On trouvait aussi deux structures qui servaient à l'approvisionnement en charbon (*coaling plant*) et en sable (*sandhouse*) des locomotives, et un château d'eau (*water tower*), d'où partait une série de canalisation (*standing pipes*) pour fournir les locomotives en eau. Adjacents à la rotonde, se trouvaient aussi un entrepôt et un dortoir. Ces deux bâtiments étaient réservés à l'usage des équipages des locomotives en attentes (Bush 1990 : 17-20).

Les rotondes étaient conçues pour offrir aux équipes de travailleurs le plus de lumière naturelle possible. Ainsi, à Turcot, le mur arrière de la rotonde était entièrement composé de fenêtres, qui épousaient l'ensemble de la hauteur de l'édifice. Les portes avant de la rotonde étaient entièrement vitrées afin de laisser pénétrer la lumière du jour. De même, le mur avant de la rotonde était plus élevé que le mur arrière de celle-ci, afin de permettre un meilleur écoulement des eaux de pluie et de la neige vers l'arrière du bâtiment. À Turcot, il semble que l'ensemble de la structure du toit fut faite de poutres de bois (MSTC 2008). Le plancher des stalles fut recouvert en partie de béton, en partie de mâchefer (*cinders*). Chaque stalle était équipée d'une fosse de deux à trois pieds de profondeur permettant aux équipes de travail de se rendre sous les locomotives (Railway and Marine World 1908 : 775).

Un autre élément important des rotondes était le pont tournant. Au cours de l'existence de la cour Turcot, deux types de pont tournant furent successivement en utilisation. Le premier, utilisé jusqu'aux années 1920 était connu sous le nom de *Balanced-Beam Turntable*, qui consistait en une travée centrale montée sur un pivot à roulement à billes. Le second était connu sous le vocable de *Three-Point Twin-Span Turntable*, dont la technologie permettait de porter une plus grande charge (Bush 1990 : 121-151).

Jusque dans les années 1950, on retrouvait plusieurs bâtiments annexes dont un atelier de machines-outils, une fonderie, une forge, un atelier de charpenterie, un entrepôt de roues, un hangar à brique, de même qu'un espace de bureau destiné au contremaître de la rotonde et à son personnel, un bureau de réception où les équipages de locomotives produisaient leur rapport, un vestiaire, des douches, et une cafétéria. De même, un dortoir pour les équipages de locomotive et un entrepôt de pièces de rechange s'adjoignaient au complexe (Bush 1990 : 19-20; 62-63). Au cours des années 1920, plus de 550 ouvriers travaillaient à temps complet à la rotonde du complexe Turcot (MacKay 1992 : 113).

3.2 Potentiel archéologique historique

L'examen des données archéologiques historiques relatives à la zone d'étude, de la documentation historique et de la cartographie ancienne a permis de cibler sept secteurs à potentiel archéologique historique (plan 4) :

H1	Autoroute Ville-Marie (A-720)
H2	Saint-Henri-des-Tanneries
H3	Cour Turcot
H4	Échangeur Turcot
H5	Canal de Lachine
H6	Village de Côte-Saint-Paul
H7	Boulevard Angrignon

Les recherches historiques complémentaires et l'analyse de la cartographie polyphasée ont précisé la délimitation de zones à potentiel archéologique historique dans les limites de ces secteurs. Dans ces zones, des sols sont susceptibles de révéler des vestiges archéologiques historiques associés aux différents types d'occupation qui ont été documentés. Les résultats de l'analyse et les recommandations, quant à l'expertise technique à réaliser, sont présentés au tableau 4.

Tableau 4 : Description des zones à potentiel archéologique historique et plan d'intervention

Secteur	Contexte historique	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique	Plan d'intervention
H1	Le secteur H1 (plan 4) se développe vers le milieu du XX ^e siècle. La partie située au nord-est de la rue Lenoir (anciennement Bethune) avait fait l'objet d'un plan de lotissement dès 1879 (figure 16-3), mais aucun bâti ne semble y prendre place avant le milieu du XX ^e siècle (plans 5 à 8). Cette partie du secteur H1 est constituée par un talus qui forme le prolongement ouest de la terrasse Sherbrooke, ce qui pourrait expliquer son occupation tardive.	H1-1	Sous l'autoroute Ville-Marie (A-720), à l'extrémité nord-ouest de la rue Renoir (plan 9)	3 769,24 m ²	La zone H1-1 témoignerait d'une occupation de type agricole, attestée par la présence de bâtiments de formes variées sur l'ancien lot 1632 (plan 5 et 6).	Localiser la position des bâtiments anciens sur le terrain, afin de la confronter à celle des structures de l'autoroute Ville-Marie (A-720) et des services publics souterrains pour planifier l'emplacement des tranchées archéologiques. Réaliser des tranchées excavées mécaniquement aux emplacements où se trouvaient les bâtiments anciens afin de vérifier la présence de vestiges architecturaux et la persistance de niveaux d'occupation anciens. Dans la zone H1-1, un minimum de cinq tranchées de 2,00 m x 10,00 m devront être excavées. En ce qui concerne la zone H1-2, trois tranchées de 2,00 m x 10,00 m devront y être excavées.
	La partie localisée au sud-ouest de la rue Lenoir traverse les lots 1632, 1634 et 1635 du cadastre de Saint-Henri. Jusqu'à la toute fin du XIX ^e siècle, le lot 1632 est occupé par des bâtiments probablement associés à des activités agricoles (figures 12-1, 16-3 et 17-2) tandis que la partie sud-est du lot 1634 accueille une briqueterie « <i>clay brick works</i> » vers 1870 (plan 5 et figure 12-1). Quant au lot 1635, il ne semble occupé qu'au tout début du XX ^e siècle par les installations de la « <i>Montreal Street Railway Co</i> » (plan 7).	H1-2	Sous l'autoroute Ville-Marie (A-720), du côté nord du chemin Glen (plan 9)	3 769,78 m ²	La zone H1-2 pourrait documenter les activités d'une briqueterie qui occupe le lot 1634 vers 1870 et qui est perceptible sur un plan de H. S. Sitwell.	
H2	Le secteur des tanneries connaît son apogée entre le début du XVIII ^e et la fin du XIX ^e siècle, pendant une période d'environ 150 ans. La configuration des lieux ne semble pas avoir été tellement modifiée entre la fin du XIX ^e et le milieu du XX ^e siècle (plans 10 à 13). La construction de l'autoroute Ville-Marie, vers 1970, a sans aucun doute perturbé ce secteur. Il est possible que des éléments du bâti ancien aient été encore en place au moment où l'autoroute Ville-Marie et la rue Saint-Jacques furent aménagées. Certains vestiges archéologiques sont possiblement encore enfouis dans ce secteur.	H2-1	La presque totalité de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Saint-Rémi et Courcelles dans l'axe de la rue Saint-Jacques (plan 14)	25 537,02 m ²	Plusieurs vestiges archéologiques associés à la présence des tanneries peuvent être présents dans cette zone (plan 14). La zone H2-1 comprend la presque totalité de la superficie occupées de part et d'autre, par l'axe de l'actuelle rue Saint-Jacques, jusqu'à son intersection avec l'autoroute Ville-Marie (A-720).	Localiser la position des bâtiments anciens et des services publics souterrains sur le terrain afin de planifier l'emplacement des sondages et tranchées archéologiques et d'éviter les zones perturbées par des travaux récents. Le nombre de sondages et tranchées à excaver sera déterminé à partir des résultats de la validation sur le terrain. Sondages et tranchées excavés mécaniquement. La profondeur à atteindre, pourra être calculée à partir des résultats de forages. Les dimensions des sondages pourraient varier entre 2,00 m x 2,00 m et 4,00 m x 4,00 m. Des tranchées de 2,00 m x 10,00 m pourraient aussi être pratiquées.
H3	L'occupation est essentiellement associée à la présence des chemins de fer. Quelques tentatives de lotissement avaient jadis été planifiées (plans 16 et 17), mais aucune n'a mené à la réalisation d'un bâti résidentiel. Seul le parc Thornton a été implanté dans la partie nord-est du secteur, et trois bâtiments y ont été érigés dès la fin du XIX ^e siècle (plan 16). Le principal intérêt du secteur est la rotonde « <i>round house</i> » qui fut la plus grande au Canada (plan 17). Construite au cours de la dernière décennie du XIX ^e siècle, elle fut en opération pendant une période d'environ 60 ans.	H3-1	Au nord des bretelles d'accès à l'autoroute Décarie (A-15) et à l'est de la rue Pullman (plan 20)	34 245,67 m ²	La zone H3-1 correspond à l'emplacement de la rotonde Turcot.	Circonscrire le périmètre de la rotonde Turcot au moyen de 10 tranchées exploratoires de 2 m x 10 m, excavées mécaniquement, sur son pourtour. Le cas échéant, dégager la partie centrale de l'ouvrage en pratiquant deux tranchées exploratoires perpendiculaires de 2 m x 10 m afin de documenter la technologie utilisée.
		H3-2	Entre l'autoroute Ville-Marie et les voies ferrées, du côté sud de la rue Saint-Rémi (plan 20)	10 027,47 m ²	La zone H3-2 identifie l'espace non perturbé du parc Thornton et tout particulièrement deux bâtiments, dont la position diverge selon les plans anciens (plans 16 et 17).	Excaver quatre tranchées, mécaniquement, aux emplacements des bâtiments suggérés par la cartographie ancienne. Tranchées de 2,00 m x 10,00 m. Recherche historique plus détaillée nécessaire pour documenter l'occupation du parc Thornton.

Secteur	Contexte historique	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique	Plan d'intervention
H4	<p>Le secteur H4, localisé sous la partie est de l'échangeur Turcot, du côté nord du canal de Lachine (plan 4), était occupé jusqu'au tout début du XIX^e siècle, par le lac à la Loutre (lac Saint-Pierre), entre les côtes Saint-Pierre et Saint-Paul (figures 1 à 6). Le creusement du canal de Lachine, dans les années 1820, a drainé ce lac peu profond, qui est identifié comme étant « desséché », sur un plan dressé par André Jobin en 1834 (figure 9).</p> <p>Vers 1870, malgré l'aménagement des chemins de fer <i>Montreal & Lachine Railroad</i> en 1847 (figure 10) et Grand Tronc en 1853 (figure 11), au nord du secteur H4 et l'apparition des premières industries aux écluses de la Côte-Saint-Paul, la rive nord du canal de Lachine offre encore une image campagnarde. Délimité au nord par les méandres de l'ancienne rivière Saint-Pierre, l'espace occupé par le secteur H4 est en effet découpé en bandes de formes variables visiblement vouées à des activités agricoles (figure 12-3). Trois bâtiments, érigés sur la partie déboisée du lot 3600, ayant front sur le chemin de la Côte-Saint-Paul, sont représentés sur les plans militaires de 1865-71 (plan 21) et pourraient être associés à la fonction agricole. En 1890, l'un de ces bâtiments, construit en pierre ou en brique, est toujours présent dans le coin sud-est du lot 3600 (plan 21 et figure 17-1). Deux autres édifices de plus grandes dimensions, également en pierre ou en brique, mais dont la fonction ne peut être précisée, sont illustrés dans la partie arrière du même lot. La rivière Saint-Pierre est alors canalisée.</p> <p>L'industrialisation du secteur s'amorce au début du XX^e siècle. Sur le lot voisin au sud (n° 3601) on trouve maintenant deux fabriques : l'une de chandelles « <i>tallow factory</i> », l'autre de colle « <i>Glue factory</i> ». De plus, la « <i>Montreal Gas Co</i> » s'est installée plus au nord, sur le terrain actuellement occupé par le parc Gadbois, en bordure du chemin de la Côte-Saint-Paul (Ethnoscop 2000 et 2004). Les bâtiments encore présents en 1907 (figure 19-3) et en 1913 (figure 20) sont complètement disparus au milieu du XX^e siècle.</p>	H4-1	Du côté ouest de l'intersection entre le canal de Lachine et le chemin de la Côte-Saint-Paul (plan 21)	10 538,00 m ²	Une seule zone à potentiel archéologique, H4-1 a été délimitée dans le secteur H4 (plan 21). Elle comprend la totalité des bâtiments représentés sur le lot 3600, entre la fin du XIX ^e et le début du XX ^e siècle. Deux phases distinctes d'occupation, associées à des activités agricoles, semblent s'être succédées à cet endroit.	Localiser la position des bâtiments anciens sur le terrain, afin de la confronter à celle des structures de l'échangeur Turcot et aux services publics souterrains pour valider l'emplacement exact des tranchées archéologiques et d'éviter les zones perturbées. Réaliser des tranchées excavées mécaniquement aux emplacements des bâtiments anciens. Un minimum de cinq tranchées de 2,00 m x 10,00 m dans cette zone.

Secteur	Contexte historique	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique	Plan d'intervention
H5	<p>Les travaux de construction du canal de Lachine furent réalisés entre 1821 et 1825 (figure 7). Un premier pont en bois fut vraisemblablement construit vers 1822, à l'endroit où le chemin de la Côte-Saint-Paul croise le nouveau canal (SACL 2003 : 12). Ce pont fut sans doute l'objet de plusieurs réfections. Le canal de Lachine fut élargi une première fois entre 1843 et 1848. C'est probablement à la suite de ces travaux que fut aménagé le premier pont tournant, dans l'axe du chemin de la Côte-Saint-Paul. Il s'agit en l'occurrence du pont qui est visible sur le plan de H. F. Sitwell « <i>Fortification Surveys</i> » de 1865-71, sur lequel il est mentionné « swing bridge » (figure 12-3).</p> <p>Dans le secteur compris entre le pont du chemin de la Côte-Saint-Paul et le pont du boulevard Angrignon, le canal fut une seconde fois élargi entre 1873 et 1879, surtout du côté nord. Ces travaux entraînèrent la reconstruction du chemin de halage du côté nord qui fut d'abord recouvert de pierre concassée en 1825 et macadamisé en 1827. Lors des travaux de 1873-79 sa largeur fut portée à 18 pieds et des fossés de 2,50 pieds de profondeur furent aménagés afin d'en assurer le drainage. Un chemin public (rue Saint-Patrick) fut également construit à cette époque, du côté sud du canal. (SACL 2003 : 15)</p> <p>Les travaux de 1873-79 ont aussi entraînés la construction d'un nouveau pont tournant, dont les appuis étaient en maçonnerie. L'ouvrage, constitué de deux parties fixes de part et d'autre du canal et d'une partie centrale mobile, reposait sur trois îlots (figures 16-2 et 17-1). Un dernier pont tournant en acier, dont le pont actuel est en majeure partie issu, a été érigé entre 1903 et 1905, par la compagnie <i>Dominion Bridge</i>. (SACL 2003 : 18-20)</p> <p>Outre le chemin de la Côte-Saint-Paul et les différents ponts érigés dans son axe, le secteur H5 comprend un certain nombre d'infrastructures reliées à diverses activités se déroulant aux abords du canal de Lachine. C'est le cas de deux chemins de fer, l'un du côté nord appartenant au Grand Tronc « <i>Canal Bank siding</i> » et l'autre du côté sud au Canadien Pacifique « <i>South Bank branch</i> » (figure 18-5). Un petit bâtiment de forme hexagonale, identifié comme étant la logette du pontier, a aussi été mis au jour du côté sud-ouest du canal lors d'interventions archéologiques effectuées en 2002 (SACL 2003).</p>	H5-1	De part et d'autre du canal de Lachine dans les limites de l'emprise du MTQ (plan 21)	3 901,96 m ²	La zone à potentiel archéologique H5-1 a été délimitée dans le secteur H5 (plan 21). Dans cette section du canal de Lachine, la propriété de Parcs Canada est constituée du canal lui-même et de deux bandes de terrain étroites localisées de chaque côté. Les résultats de plusieurs interventions archéologiques ont démontré le fort potentiel archéologique de ce lieu patrimonial d'importance nationale.	Supervision archéologique lors de toutes les excavations planifiées dans les limites de la propriété de Parcs Canada. Associer les archéologues de l'Agence Parcs Canada à cette démarche. Dans le cas où des excavations se dérouleraient à proximité du canal, effectuer des relevés archéologiques (parois stratigraphiques, descriptions et photographies des vestiges mis au jour, etc.).
	H5-2	De part et d'autre du canal de Lachine dans les limites de l'emprise du MTQ (plan 33)	2 517 m ²	La zone à potentiel archéologique H5-2 a été délimitée dans le secteur H5 (plan 33). Dans cette section du canal de Lachine, la propriété de Parcs Canada est constituée du canal lui-même et de deux bandes de terrain étroites localisées de chaque côté. Les résultats de plusieurs interventions archéologiques ont démontré le fort potentiel archéologique de ce lieu patrimonial d'importance nationale.		

Secteur	Contexte historique	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique	Plan d'intervention
H6	<p>Le secteur H6 est constitué d'une dizaine d'îlots, entre le canal de Lachine à l'ouest et le canal de l'Aqueduc à l'est, qui font partie de l'ancien village de Côte-Saint-Paul. Ce village s'est développé à partir des années 1850, suite à l'aménagement d'un réseau de canaux qui fournissaient de l'énergie hydraulique en utilisant la dénivellation de l'écluse de Côte-Saint-Paul. L'actuel tracé de l'autoroute 15 traverse ce secteur, selon un axe est-ouest (plan 4).</p> <p>Quelques bâtiments industriels ont d'abord été construits près du canal d'amenée qui prend sa source en amont de l'écluse (figure 12-3). Un quartier ouvrier s'est par la suite développé autour de ce pôle industriel. Ce secteur du village de Côte-Saint-Paul n'a toutefois pas atteint une très grande densification, contrairement aux îlots localisés plus au sud, dans Ville-Émard. L'examen de la cartographie ancienne permet d'observer la mixité de l'occupation, qui est partagé entre des bâtiments à fonction industrielle, commerciale, institutionnelle et résidentielle (figures 12-3, 16-2, 17-1, 19-3 et 19-4). Au tout début du XX^e siècle deux lignes de chemin de fer traversaient le secteur, celle du grand Tronc, à l'est, qui desservait la gare de Côte-Saint-Paul et celle du Canadien Pacifique, à l'ouest, qui se rend jusqu'au secteur industriel en bordure du canal d'amenée (figures 19-3 et 19-4). Le nombre de voies de chemin de fer augmenta progressivement au cours du XX^e siècle (plans 27 à 30), tant à l'est qu'à l'ouest, alors que la partie nord du secteur devient pratiquement une cours de triage au moment de la construction de l'autoroute 15 à la fin des années 1960 (figure 23).</p> <p>La présence du canal de Lachine et tout particulièrement la section des écluses de Côte-Saint-Paul, a donné lieu à plusieurs interventions archéologiques dont les résultats ont confirmé le potentiel archéologique historique des lieux. Deux sites archéologiques sont d'ailleurs répertoriés (BiFj-27 et BiFj-28) dans le secteur H6 (plans 31 et 32). À ces endroits, des vestiges de murs de fondation de bâtiments ont été mis au jour, confirmant que les perturbations causées par les travaux de construction de l'autoroute 15 n'ont pas complètement détruit les vestiges archéologiques, en place à environ 1,50 m sous la surface actuelle (SANM 1988 : 23).</p> <p>Les résultats combinés de la recherche historique et de l'analyse de la cartographie polyphasée ont permis de délimiter sept zones à potentiel archéologique à l'intérieur des limites du secteur H6. Ces zones correspondent aux îlots délimités par les rues dont le tracé remonte, pour la plupart, à la seconde moitié du XIX^e siècle. Étant donné leur ancienneté, les emprises des rues du secteur sont incluses dans les zones à potentiel archéologique.</p>	H6-1	Quadrilatère formé par les rues Saint-Patrick, Cabot, Hadley, Roberval et l'avenue de l'Église (plan 31)	18 085,09 m ²	<p>La zone H6-1 pourrait avoir été occupée bien avant l'implantation du village de Côte-Saint-Paul, du moins avant l'aménagement du secteur industriel autour du canal d'amenée dans les années 1850. La partie sud-ouest de la zone correspond en effet à l'extrémité ouest d'une terre qui faisait sans doute front à l'ancien chemin de la Côte-Saint-Paul, avant la construction du canal de Lachine. Sur le plan de H. S. Sitwell, vers 1870, on remarque la présence de bâtiments dont la configuration rappelle celle d'un établissement agricole (plan 22 et figure 12-5). Les deux principaux bâtiments sont toujours présents sur le lot 3599 en 1879 (figure 16-2), alors qu'il appartient à un dénommé William Brodie, ainsi qu'en 1890 (figure 17-1). Le bâtiment situé à l'angle sud-ouest des rues de l'Église et Saint-Patrick disparaît au début du XX^e siècle, lors de l'aménagement des premières voies ferrées (figure 19-3). La multiplication des voies ferrées à cet endroit, entre 1907 et 1940, entraîne également la disparition de l'autre bâtiment. La présence du chemin de fer et le fait que ce terrain soit demeuré en bonne partie vacant depuis la construction de l'autoroute 15, suggère la présence de vestiges associés à l'occupation la plus ancienne du secteur.</p> <p>Dans la partie nord-est de la zone H6-1, l'ouverture de la rue Roberval (Maisonnette) à l'ouest de la rue Hadley, vers 1875 (figures 12-5 et 16-2), a contribué à la densification du bâti à vocation résidentielle (figure 19-3). Du côté sud de la rue Cabot (Dufferin), ainsi que sur la rue Saint-Patrick, les bâtiments résidentiels ont toutefois été remplacés par des bâtiments commerciaux et industriels à partir du tout début du XX^e siècle (plans 25 et 27). L'édifice illustré à l'angle sud-est de l'intersection des rues Cabot et Hadley vers 1935 (plan 27) est encore présent aujourd'hui, alors que les maisons en rangée du côté sud de la rue Roberval, encore en place en 1954 (plan 29), ont sans doute été démolies lors de la construction de l'autoroute 15.</p>	Tranchées archéologiques excavées mécaniquement. Les tranchées devraient cibler les espaces vacants n'ayant fait l'objet d'aucune perturbation récente. L'emprise de l'autoroute 15 actuelle, sous les structures existantes, devrait être privilégiée pour la réalisation des tranchées. Un minimum de cinq tranchées de 2,00 m x 10,00 m devraient être réalisées dans chacune des zones.
	H6-2	Quadrilatère formé par les rues Cabot, Eadie, Roberval et Hadley (plan 31)	17 975,46 m ²	<p>La zone H6-2, localisée dans le quadrilatère formé par les rues Cabot, Eadie, Roberval et Hadley, conserve son caractère essentiellement résidentiel jusqu'à l'aménagement de voies ferrées dans sa partie centrale au cours du XX^e siècle (plans 25, 27 et 29). Une école est construite sur la rue Roberval (lot 3552), dès le début de l'implantation du quartier ouvrier (plan 22). La présence des voies ferrées a progressivement éliminé le bâti du côté nord de la rue Roberval et, plus tard, du côté sud de la rue Cabot. Du côté sud de la rue Roberval, les maisons en rangée encore présente en 1954 (plan 29), mais ont sans doute fait place à l'autoroute 15. La partie nord de la zone H6-2 est aujourd'hui occupée par des bâtiments commerciaux.</p>		

Secteur	Contexte historique	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique	Plan d'intervention
		H6-3	Quadrilatère formé par la rue Cabot, la limite ouest de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi, la rue Roberval et la rue Eadie (plans 31 et 32)	14 823,29 m ²	La zone H6-3 correspond à l'actuel quadrilatère formé par la rue Cabot, la limite ouest de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi, la rue Roberval et la rue Eadie (plans 31 et 32). Le site archéologique BiFj-28 est inclus dans la partie ouest de cette zone. Cette zone se développe très lentement au cours du XIX ^e siècle et sera occupée presque essentiellement par des bâtiments en bois à caractère résidentiel (plan 22, figure 16-2 et plan 24). Sa densité d'occupation maximale semble être atteinte au tout début du XX ^e siècle (figure 19-4), après quoi sa moitié est se transformera en secteur industriel ou commercial vers le milieu du siècle (plans 27 et 29). Au cours de la même période, le côté nord de l'îlot est occupé par des voies ferrées. Les habitations de la partie sud-ouest semblent avoir persisté jusqu'à l'aménagement de l'autoroute 15 dans les années 1960, qui couvre la moitié sud (plan 29). La partie nord de la zone H6-3 est présentement occupée par un éco-centre.	
		H6-4	Quadrilatère formé par les rues Cabot, Angers, Roberval et la limite est de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi (plans 31 et 32)	14 425,47 m ²	La zone H6-4 est dans le quadrilatère formé par les rues Cabot, Angers, Roberval et la limite est de la voie d'accès au tunnel Saint-Rémi (plans 31 et 32). L'examen de la cartographie ancienne permet de constater qu'aucun bâtiment ne semble avoir été présent sur cet îlot avant le début du XX ^e siècle (plans 22 à 26). À cette époque, le côté nord de la zone est occupé par la gare de chemin de fer de Côte-Saint-Paul (figure 19-4). Quelques édifices plus imposants sont présents au sud-est et au sud-ouest au cours du XX ^e siècle (plans 27 à 30) mais seront démolis lors de la construction de l'autoroute 15. La totalité de la zone H6-4 est occupée par un centre de service local du ministère des Transports du Québec.	
		H6-5	Quadrilatère formé par les rues Cabot, York, Roberval et Angers (plan 32)	10 294,88 m ²	La zone H6-5 est dans le quadrilatère formé par les rues Cabot, York, Roberval et Angers et fut occupée par un seul bâtiment au cours du XIX ^e siècle (figure 16-2). Il s'agit probablement du même bâtiment qui se trouve à l'angle sud-ouest de l'îlot sur le plan de Goad de 1907 (figure 19-4). Le bâti, au cours du XX ^e siècle, est principalement concentré dans la partie est et sera démolit lors de l'aménagement de l'autoroute 15 (plans 28 et 30).	
		H6-6	Quadrilatère formé par la rue Gladstone, la voie ferrée du CN la rue Cabot et la rue Angers (plan 32)	12 958,41 m ²	La zone H6-6 est dans le quadrilatère formé par la rue Gladstone, la voie ferrée du Canadien National, la rue Cabot et la rue Angers (plan 32). Un premier cadre bâti résidentiel prend place du côté nord vers 1870 (plan 23 et figure 16-2). Un site archéologique, BiFj-27, est présent à l'angle nord-ouest de la zone. Ce bâti semble persister jusqu'au milieu du XX ^e siècle, alors que le côté sud de l'îlot est occupé par un imposant complexe industriel (plan 30). Le quadrilatère est aujourd'hui occupé par des édifices commerciaux.	

Secteur	Contexte historique	Zone	Localisation	Superficie	Potentiel archéologique	Plan d'intervention
		H6-7	En bordure ouest du canal de l'Aqueduc dans l'emprise de l'autoroute 15 (plan 32)	12 039,62 m ²	La zone H6-7 suit l'emplacement du canal de l'Aqueduc, qui fut inauguré en 1856 et dont les murs de support et le tracé ont subi quelques modifications au fil des ans. Cette structure a cependant fait l'objet de peu d'attention et il mériterait une recherche historique plus approfondie.	
H7	<p>Le secteur H7 fut occupé à compter du début du XIX^e siècle. Comme l'indique le plan de Joseph Bouchette de 1815 (figure 5), les terres sont, soit bordées au fleuve le long de la <i>Lower Lachine Road</i>, soit concédées au nord du lac Saint-Pierre en bordure de la <i>Upper Lachine Road</i> (figure 5). Aucun bâtiment ne semble en effet border le chemin de la Côte-Saint-Paul « <i>Middle Lachine Road</i> », à cette époque. Il faudra attendre la construction du canal de Lachine entre 1821 et 1825 et l'assèchement du lac Saint-Pierre pour que s'intensifie le développement dans l'axe de la rue Saint-Patrick. Le secteur H7 conservera toutefois son caractère agricole jusqu'au tout début du XX^e siècle.</p> <p>Une étude de potentiel (Dumont 1991) et de deux interventions archéologiques (Bilodeau 1992a et 1992b), ont été réalisées dans le cadre de la construction du pont du boulevard des Trinitaires au-dessus du canal de Lachine. Ces travaux ont permis de mettre au jour le site archéologique BiFj-33.</p>	H7-1	Dans l'emprise du boulevard Angrignon au sud du canal de Lachine (plan 33)	1 697,46 m ²	La zone H7-1 correspond à l'emplacement du site BiFj-33, mis au jour lors des travaux de construction du pont en 1991 (plan 33). Elle couvre le bas du talus de la terrasse sur laquelle la zone à potentiel préhistorique P2 est circonscrite.	Supervision archéologique lors des travaux d'excavation planifiés dans les limites du site archéologique et de l'emprise du Ministère. Nombre et dimensions des sondages et tranchées archéologiques à déterminer selon les résultats de la surveillance des travaux.

L'étude de potentiel archéologique a permis de préciser l'utilisation de l'espace de la zone d'étude qui sera réaménagé par la mise en place du complexe Turcot. La présence de l'ancien lac à la Loutre (lac Saint-Pierre) et le tracé de l'ancienne rivière Saint-Pierre ont contribué à définir, à toutes les époques, l'espace aujourd'hui occupé par l'autoroute 20 et plusieurs échangeurs routiers. La zone d'étude du complexe Turcot est en effet située, dans sa presque totalité, dans la vallée qui sépare la terrasse Sherbrooke et la colline de LaSalle. Il s'agit d'une vaste superficie dont l'altitude est peu élevée et qui était jadis occupée en partie par le lac et le cours d'eau. L'hydrographie originale de la zone d'étude a été considérablement modifiée pendant la période historique. Cependant le mauvais drainage d'une grande partie de la zone d'étude réduit de beaucoup son potentiel archéologique préhistorique. L'étude a toutefois permis d'identifier trois zones à potentiel archéologique préhistorique où il est recommandé d'effectuer un inventaire archéologique. Une stratégie d'intervention est proposée pour chacune des zones, toutefois, celle-ci devra être complétée par un plan d'intervention archéologique adapté précisément aux aménagements à réaliser.

En ce qui a trait à la période historique, sept secteurs à potentiel archéologique, localisés pour la plupart dans la partie nord de la zone d'étude ont été délimités. Chacun de ces secteurs a par la suite fait l'objet d'analyses particulières. Quinze zones à potentiel archéologique historique ont ainsi été identifiées à l'intérieur des limites des secteurs. Certaines zones occupent des secteurs entiers, comme celui des tanneries de Saint-Henri. Toutefois, certaines zones à potentiel ont des superficies plus restreintes qui correspondent à un type d'occupation particulier, comme c'est le cas pour la cour de triage Turcot. Une stratégie d'intervention est proposée pour chacune des zones, toutefois, celle-ci devra être complétée par un plan d'intervention archéologique adapté précisément aux aménagements à réaliser.

Bibliographie

Études et rapports

ARCHÉMI ET AL.

1995 *Inventaire et évaluation des ressources culturelles, canal de Lachine*. Parcs Canada, 155 pages, 3 volumes.

ARCHEMI

1999 *Étude de potentiel archéologique du Lieu historique national du Canal de Lachine*. Parcs Canada, 3 CD-ROM.

BAC (Bibliothèque et Archives Canada)

1846-1969 Fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Sous-fond *Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada*. 1846-1969.

1847-1857 Fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Sous-fond Biens du Grand Tronc au Québec et en Nouvelle-Angleterre. Sous-fond *Montreal and Lachine Railroad Company*, 1847-1857.

1856-1857 Fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Sous-fond Biens du Grand Tronc au Québec et en Nouvelle-Angleterre. Sous-fond *Montreal and New York Railroad Company*. 1856-1857.

1857-1877 Fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Sous-fond Biens du Grand Tronc au Québec et en Nouvelle-Angleterre. Sous-fond *Montreal and Champlain Railroad Company*, 1857-1877.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON

1991 *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal*. Montréal, Guérin.

BILODEAU, Robert

1992a *Surveillance archéologique : travaux d'excavation de la pile n° 5 du pont sur le boulevard des Tricentnaires (Ville de LaSalle) au-dessus du canal de Lachine (112G), Québec, 1991*. Ville de LaSalle, Services techniques, dans le cadre de l'entente intervenue avec le ministère des Transports du Québec, 29 pages.

1992b *Inventaire et surveillance archéologiques : construction du pont du boulevard des Trinitaires (Ville de LaSalle) au-dessus du canal de Lachine, 1991*. Ville de LaSalle, Services techniques, dans le cadre de l'Entente intervenue avec le ministère des Transports du Québec, 91 pages.

Bibliographie

BROSSARD, Jean-Guy; Sylvie DUFRESNE; Jacqueline HALLÉ et Marie-Hélène PROVENÇAL

1993 « Question de potamonyme : les soubresauts d'une "Petite-Rivière" » *Mémoires Vives* 4 : 17-29

BUSH, Edward Forbes

1990 *Engine Houses & Turntables on Canadian Railways 1850-1950*. Erin, The Boston Mills Press, 160 pages.

CHAPDELAINE, Claude

1987 « Le site Jacques à Saint-Roch-de-Richelieu : Archaïque laurentien ou post-laurentien? » *Recherches amérindiennes au Québec*, 17 (1-2) : 63-80

1993 « Le développement de l'horticulture dans le Nord-Est de l'Amérique du Nord » *Revista de Arqueologia Americana* 7 : 53-82

CHRÉTIEN, Yves

1995 *Le Sylvicole inférieur dans la région de Québec et dynamisme culturel en périphérie de la sphère d'intercacion Meadowood*. Thèse de doctorat, Département d'anthropologie, Université de Montréal.

CLERMONT, Norman

1990 « Le Sylvicole inférieur au Québec ». *Recherches amérindiennes au Québec* 20 (1) : 5-17.

CLERMONT, Norman et Claude CHAPDELAINE

1998 *Île Morrison, Lieu sacré et atelier de l'Archaïque dans l'Outaouais*. Paléo-Québec n° 28, Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.

CLERMONT, Norman, Claude CHAPDELAINE et Jacques CINQ-MARS (éditeurs)

2003 *L'Île aux Allumettes. L'Archaïque supérieur dans l'Outaouais*. Paléo-Québec n° 30, Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.

CURRIE, A.W.

1957 *The Grand Trunk Railway of Canada*. Toronto, University of Toronto Press.

DECHÊNE, Louise

1974 *Habitants et marchands de Montréal au XVIIe siècle*. Montréal, Boréal.

DESJARDINS, Pauline

2006 *L'organisation spatiale du corridor du canal de Lachine au XIX^e siècle*. Collection Mémoires de recherche 3, Archéologiques. Association des archéologues du Québec, Québec.

Bibliographie

DESJARDINS, Pauline et Christian POULIN

1983 *Les écluses de Montréal, Canal Lachine*, Société du Vieux-Port de Montréal, Montréal.

DUMONT, Jean

1991 *Construction d'un pont sur le boulevard des Trinitaires au-dessus du canal de Lachine : évaluation du potentiel archéologique*. Montréal, Ministère des Transports du Québec, Service de l'Environnement.

ELLIS, Chris J., Ian T. KENYON et Michael W. SPENCE

1990 « The Archaic » in Chris J. Ellis et Neal Ferris, éd., *The Archaeology of Southern Ontario to A. D. 1650*. Occasional Publication of the London Chapter 5, Ontario Archaeological Society, p. 65-124.

ESPESET, Hélène

1978 et 1979

Canal Lachine. Dossiers structuraux. Québec, Parcs Canada.

ETHNOSCOOP

1996 *Plan directeur en matière de patrimoine. Archéologie, synthèse et bilan*. Ville de LaSalle, 76 pages et annexes.

1998 *Parc du Mont-Royal, Montréal. Inventaire archéologique du site préhistorique BjFj-97*. Ville de Montréal, Service des parcs, jardins et espaces verts et Service de l'urbanisme, 80 pages.

2000 *Aménagement et mise en valeur du domaine public municipal aux abords du canal de Lachine. Étude de potentiel archéologique, Pôle Gadbois, parc Gadbois (3533-01)*. Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain et Service des parcs, jardins et espaces verts, 17 pages et annexe.

2002 *Aménagement et mise en valeur du domaine public municipal aux abords du canal de Lachine. Supervision archéologique, Pôle Cartier, rue Brock (MTL01-08-6) et rue Saint-Patrick (BiFj-26 et MTL01-08-7)*. Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain et service des parcs, jardins et espaces verts, 4 pages et annexes.

2004 *Interventions archéologiques, construction du pont Monk, canal de Lachine, MTL00-08-4, MTL01-08-3, 604G, 2000 – 2001*. Ville de Montréal, 121 pages et annexes.

2005 *Étude de potentiel archéologique, Centre universitaire de santé McGill, le site de la cour Glen*. Daniel Arbour et Associés, 31 pages.

Bibliographie

2006 *Interventions archéologiques (MTL05-05-1, BiFj-82, BiFj-83 et BiFj-84) 2005, 2006. Centre universitaire de santé McGill, cour Glen, Montréal. Centre universitaire de santé McGill, Corporation d'hébergement du Québec et L.A. Hébert Ltée, 202 pages, 2 volumes et annexes.*

2007 *Complexe Turcot, étude en archéologie – phase 1, revue de littérature. Le Consortium Dessau/Les consultants Sm, 29 pages, à paraître.*

GATES ST-PIERRE, Christian

2006 *Potières du Buisson. La céramique de tradition Melocheville sur le site Hector-Trudel. Collection Mercure, Archéologie n° 168, Musée canadien des Civilisations. Gatineau.*

LAFLEUR, Guylaine

1989 *Rapport sur le potentiel archéologique des tanneries de Saint-Henri. Société historique de Saint-Henri, 306 p.*

LA MINERVE

1847 Bibliothèque et Archives nationales du Québec. *La Minerve*, lundi 22 novembre 1847.

MACKAY, Donald

1992 *L'histoire du CN. Montréal, Les Éditions de l'Homme.*

MASSICOTTE, Daniel

2002 *Urbanisation et la municipalisation dans la vallée industrielle du canal de Lachine, 1820-1940. Rapport synthèse, 2 volumes.*

MASSICOTTE, Édouard-Zotique

1936 « Quelques rues et faubourgs du vieux Montréal », *Cahier des dix*, No 1.

Ministère de la Voirie du Québec

1967 *L'échangeur Turcot : la plus importante plaque tournante de la circulation dans la région de Montréal, Service de l'Information et des relations publiques, Ministère de la Voirie du Québec, Québec, le 24 avril 1967.*

L'autoroute Décarie et une partie de l'échangeur Turcot sont ouvertes à la circulation, trois jours avant l'inauguration de l'expo '67, Service de l'Information et des relations publiques, Ministère de la Voirie du Québec, Québec, le 24 avril 1967.

MSTC (Musée des sciences et de la technologie du Canada)

2008 Galerie « Le Canada vu par le CN » Musée des sciences et de la technologie du Canada. http://imagescscn.technomuses.ca/about/index_f.html [Page consultée décembre 2007]

Bibliographie

PARCS CANADA

s.d. *Chronologie de l'évolution du site de l'écluse de Côte-Saint-Paul*. Lieu historique National du Canada du Canal-de-Lachine, Parcs Canada.

PATRIMOINE EXPERTS

2003 *Site du Complexe hydraulique des écluses de la Côte Saint-Paul, îlot hydraulique Frothingham et Workman, canal de Lachine, Montréal (BiFj-66)*. Imprimerie et Envoi automatique inc., Ville de Montréal et ministère de la Culture et des Communications du Québec, 116 pages.

PERRAULT, Claude

1969 *Montréal en 1781*, Montréal, Payette Radio.

RAILWAY AND MARINE WORLD

1908 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, *Railway and Marine World*, Nov. 1908, pp. 775.

RADIO-CANADA

1947 *Le chemin de fer Montréal-Lachine. Les Archives de Radio-Canada*. Société Radio-Canada.

http://archives.radio-canada.ca/dossier.asp?IDLan=0&NomCatPa=economie_affaires&NomCat=transports&IDDossier=1848&IDClip=12360

[Page consultée décembre 2007]

ROBERT, Jean-Claude

1994 *Atlas historique de Montréal*. Art Global / Libre Expression, 167 pages.

ROY, Antoine

1943 *L'île de Montréal en 1731 : aveu et dénombrement des messieurs de Saint-Sulpice, seigneurs de Montréal*. Québec, Archives de la Province.

SÉVIGNY, André

1986 *L'urbanisation dans le corridor du canal de Lachine dans la deuxième moitié du 19e siècle* Rapport final, Québec, Parcs Canada.

SACL-SOCIÉTÉ D'ARCHÉOMATIQUE CHRONOGRAMME-LAUVERBEC

2003 *Travaux archéologiques, pont de la côte Saint-Paul (614G), canal de Lachine*. Parcs Canada, 65 pages.

Bibliographie

SANM-SOCIÉTÉ D'ARCHÉOLOGIE ET DE NUMISMATIQUE DE MONTRÉAL

1988 *Surveillance archéologique des travaux d'enfouissement de conduits souterrains de la Commission des services électriques de Montréal, 1987.* Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, Entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et du patrimoine montréalais intervenue entre la Ville de Montréal et le ministère des Affaires culturelles du Québec, 62 pages.

TULCHINSKY, Gerald J.J.

1960 *The Construction of the First Lachine Canal, 1815-1926,* Mémoire de maîtrise, Département of History, Montréal, McGill University.

VILLE DE MONTRÉAL

2005a *Évaluation du patrimoine urbain.* Arrondissement de Côte-des-Neige/Notre-Dame-de-Grâce. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie.

2005b *Évaluation du patrimoine urbain.* Arrondissement de Westmount. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie.

2005c *Évaluation du patrimoine urbain.* Arrondissement du Sud-Ouest. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie.

2005d *Évaluation du patrimoine urbain.* Arrondissement de Lasalle. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie.

2005e *Évaluation du patrimoine urbain.* Arrondissement de Lachine. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie.

2005f *Évaluation du patrimoine urbain.* Arrondissement de Lachine. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie.

2006 *Répertoire bibliographique, inventaire des sites archéologiques recensés de Montréal.* Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine.

Bibliographie

Documents cartographiques

- 1702 VACHON DE BELMONT, François
Description générale de « l'isle de Montréal divisée par costes... » (détail). Retracerée d'après une photographie de l'originale conservée à Paris, plan n° 6787, petit index. Bibliothèque de la Compagnie de Saint-Sulpice, MS 1198. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérique.
- 1733 CHAUSSEGROS DE LÉRY, Gaspard-Joseph
Carte d'une partie de l'Isle de Montréal depuis la pointe à Cardinal jusqu'au courant Sainte-Marie... Archives nationales (France), Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence. Tiré de l'Atlas historique de Montréal, Jean-Claude Robert, planche 15, p 67.
- 1744 BELLIN, Jacques-Nicolas
Carte de Lisle de Montreal et de ses environs, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérisée TRBA0024_n.jpg.
- 1761 ANONYME
The Isles of Montreal, as they have been survey'd by the French Engineers. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G3452 M65 1761 L6c, copie numérisée.
- 1815 BOUCHETTE, Joseph
Topographical Map of the Province of Lower Canada. Édition Élysée, 1980, planche 8.
- 1815 MELISH, J.
Plan of Montreal with a map of the Islands & adjoining country. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G3434 M65 1815 M4 CAR, copie numérisée, TRBA0060_n.jpg.
- 1830 ANONYME
Map of the Harbour City and environs of Montreal for Mc. Gregors British America. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G3452 M65 1830 M36 CAR, copie numérisée.
- 1834 JOBIN, André
Carte de l'île de Montréal. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérisée TRBA0133_n.jpg.

Bibliographie

- 1851 SMITH, George
Environs of Montreal showing the Railway Communication with the City. Bibliothèque et archives nationales du Québec, G3452 M65 1851 S55 CAR, copie numérisée.
- 1861 BOXER, Frederick
Pocket map of the City of Montreal. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérisée, TRBA0065_n.jpg.
- 1865-71 SITWELL, H. S.
Fortification Surveys Canada. Contoured Plan of Montreal and its Environs, Quebec, Bibliothèque et Archives nationales du Canada, Ottawa, planche V, feuillet II (NMC44080), feuillet V (NMC44082), feuillet VI (NMC44083), feuillet IX (NMC44086 et feuillet X (NMC44087).
- 1872 JOHNSTON, John
Map of the Island and City of Montreal. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérisée, TRBA0161_n.jpg.
- 1873 ANONYME
Plan showing the proposed enlargement of the Montreal Water Works. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérisée, TRBA0173b_n.jpg.
- 1875 WALLING, Henry Francis
Plan of the City of Montreal and suburbs. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copie numérisée, G3454 M65 1875 W35 CAR.
- 1879 HOPKINS, Henry Whitmer
Atlas of the City and Island of Montrea. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, copies numérisées : p 102-103, feuillet 34-Lachine-TRBJ0003.jpg, p. 84, Village de Côte Saint-Paul, p. 78-79, feuillet 23-St-Henri canal de Lachine-TRBJ0015.jpg.
- 1890 GOAD, Charles Edward
Plan of the City of Montreal. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, volume II, planche 61 (*Part of St. Henri, Côte St. Pierre & Côte St. Paul*), 62 (*Part of Côte St. Antoine & St. Henri*) et 63 (*Part of Côte St. Antoine and St. Henri*), copies numérisées, TRAF0015_n.jpg, . TRAF0016_n.jpg et TRAF0017_n.jpg.

Bibliographie

- 1907 PINSONNEAULT, A.-R
Atlas of the Island of Montreal and Ile Bizard, 1907, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, planches 30, 34, 35, 36, 39 et 40, copies numérisées TRAS0032_n.jpg, TRAS0036_n.jpg, TRAS0037_n.jpg, TRAS0038_n.jpg, TRAS0041_n.jpg, et TRAS0042_n.jpg.
- 1907 GOAD, Charles Edward
Montreal Island and vicinity. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, planches 520, 521, 522 et 523, copies numériques 03Q_P600S4SS1D68_520, 521, 522 et 523.jpg.
- 1913 GOAD, Charles Edward
Insurance plan of city of Montreal, Quebec, Canada, volume II, plate 251, part of Notre-Dame de Grâces, Emard and St. Henry Wards. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, planche 251, copie numérique TRAO0054_n.jpg.
- 1926 UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU
Insurance Plan of the City of Montreal. Volume IV, 1915 révisé en 1926, planches 197, 198, 205, 206, 211, 212, 213 et 214.
- 1935-40 UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU
Insurance Plan of the City of Montreal. Volume VII, 1912 révisé en 1935-1940, planches 707, 710, 711, 712, 713, 716, 717, 719, 724 et 725.
- 1954 UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU
Insurance Plan of the City of Montreal. Volume VII, 1954, planches 707, 710, 711, 712, 713, 716, 717, 719, 724 et 725.

Annexe 1
Chaîne de titres

Annexe 1 – Côte Saint-Paul

CHAÎNE DES TITRES – LOT 3599 – MUNICIPALITÉ DE PAROISSE DE MONTRÉAL

1 – Immeuble acquis par : Vente
De : La Canadian Pacific Railway Company et L'Ontario
and Quebec Railway Company
À : Le gouvernement du dominion du Canada.
Date : 31 décembre 1914
Notaire : Maître John Alexander Cameron
Description :
Note :

2 – Immeuble acquis par : Vente
De : La succession de feu William Watson Ogilvie
À :
Date : 10 novembre 1873
Notaire : Maître
Description :
Note :

3 – Immeuble acquis par : Vente
De : Duncan Grant, gentilhomme.
À : William Watson Ogilvie
Date : 22 septembre 1860
Notaire : Maître James Smith
Description :
Premièrement, un lopin de terre sis et situé sur le côté nord du canal de Lachine à la Côte Saint-Paul, en la paroisse de Montréal, contenant environ un arpent et demi de front sur un arpent et sept perches de profondeur, le tout plus ou moins, sans garantie de mesure précise, mais tel qu'il est maintenant enclos, borné comme suit, savoir au front par le chemin sur le banc nord du canal de Lachine, en arrière par la propriété du dénommé Bromby, d'un côté au sud-ouest par la propriété de (?), et de l'autre côté par la propriété d'Henry Hadley, sans aucun bâtiment dessus construit. Deuxièmement, un lopin de terre sis et situé sur le côté sud du canal de Lachine à la Côte Saint-Paul, en la paroisse de Montréal, contenant environ un arpent et demi de front sur deux arpents de profondeur, le tout

plus ou moins, sans garantie de mesure précise, borné comme suit, savoir au front par le chemin sur le banc sud du canal de Lachine, en arrière par la propriété de Benjamin Lepère, d'un côté au sud-ouest au chemin menant de la Côte-Saint-Paul à la Côte de la Rivière-Saint-Pierre (Verdun), et de l'autre côté par la propriété d'Henry Hadley, avec une maison, une étable et une écurie dessus construites.

4 – Immeuble acquis par :	Vente par adjudication
De :	Les héritiers de feu Louis Paré
À :	Duncan Grant, gentilhomme.
Date :	22 Mars 1856
Notaire :	Maître James Smith
Description :	Premièrement, un lopin de terre sis et situé sur le côté nord du canal de Lachine à la Côte Saint-Paul, en la paroisse de Montréal, contenant environ trois quarts d'arpent de front sur un arpent et sept perches de profondeur, le tout plus ou moins, sans garantie de mesure précise, mais tel qu'il est maintenant enclos, borné comme suit, savoir au front par le chemin sur le banc nord du canal de Lachine, en arrière par la propriété du dénommé Bromby, d'un côté au sud-ouest par la propriété de Duncan Grant, et de l'autre côté par la propriété d'Henry Hadley, sans aucun bâtiment dessus construit. Deuxièmement, un lopin de terre sis et situé sur le côté sud du canal de Lachine à la Côte Saint-Paul, en la paroisse de Montréal, contenant environ trois quarts d'arpent de front sur deux arpents de profondeur, le tout plus ou moins, sans garantie de mesure précise, borné comme suit, savoir au front par le chemin sur le banc sud du canal de Lachine, en arrière par la propriété de Benjamin Lepère, d'un côté au sud-ouest par la propriété de Duncan Grant, et de l'autre côté par la propriété d'Henry Hadley, avec une maison, une étable et une écurie dessus construites.
Note :	Duncan Grant est propriétaire de six huitièmes indivis des lots de terre vendus. Les deux huitièmes restant sont la propriété de Pierre et Eustache Paré, les héritiers mineurs de feu Louis Paré et de feu Véronique Leduc.

5 – Immeuble acquis par : Vente
De : Édouard Paré
À : Duncan Grant, gentilhomme.
Date : 15 avril 1853
Notaire : Maître Étienne Guy
Description : Premièrement, la moitié indivise d'un lopin de terre sis et situé sur le côté nord du canal de Lachine à la Côte Saint-Paul, en la paroisse de Montréal, contenant environ trois quarts d'arpent de front sur un arpent et sept perches de profondeur, le tout plus ou moins, sans garantie de mesure précise, mais tel qu'il est maintenant enclos, borné comme suit, savoir au front par le chemin sur le banc nord du canal de Lachine, en arrière par la propriété du dénommé Bromby, d'un côté au sud-ouest par la propriété de Duncan Grant, et de l'autre côté par la propriété d'Henry Hadley, sans aucun bâtiment dessus construit. Deuxièmement, la moitié indivise d'un lopin de terre sis et situé sur le côté sud du canal de Lachine à la Côte Saint-Paul, en la paroisse de Montréal, contenant environ trois quarts d'arpent de front sur deux arpents de profondeur, le tout plus ou moins, sans garantie de mesure précise, borné comme suit, savoir au front par le chemin sur le banc sud du canal de Lachine, en arrière par la propriété de Benjamin Lepère, d'un côté au sud-ouest par la propriété de Duncan Grant, et de l'autre côté par la propriété d'Henry Hadley, avec une maison de bois, une étable et une écurie dessus construites.

6 – Immeuble acquis par : Partage
De : La succession de feu Louis Paré et de feu Véronique Leduc
À : Amable Paré, le frère du défunt et cultivateur, Louis Paré, cultivateur, Édouard Paré, cordonnier, Marie-Dominique Paré, fille majeure, Domitilde Paré, fille majeure, tous enfants de feu Louis Paré et de feu Véronique Leduc
Date : 30 septembre 1852
Notaire : Maître Étienne Guy
Description :
Note : Amable est propriétaire de la moitié de la propriété en vertu d'un acte de transport rédigé chez le notaire Jean-Marie Mondelet et exécuté en date du 26 juillet 1826. Le présent acte de partage reconnaît la situation

présente et partage l'autre moitié de la propriété parmi les quatre héritiers restants.

7 – Immeuble acquis par : Transport
De : Louis Paré, cultivateur.
À : Amable Paré, cultivateur.
Date : 26 juillet 1826
Notaire : Maître Jean-Marie Mondelet
Description : La moitié indivise d'un lopin de terre sis et situé à la côte Saint-Paul, y compris le chemin de la côte Saint-Paul qui le traverse, de la contenance d'un arpent et demi de front sur cinq arpents de profondeur, tenant par devant à Jean-Baptiste Lanouette dit Rivard, par derrière aux seigneurs de l'île de Montréal, d'un côté à la propriété de David Moss et de l'autre côté à la propriété de Samuel Gals.

8 – Immeuble acquis par : Vente
De : Jean-Baptiste Lanouette dit Rivard, cultivateur.
À : Louis Paré, cultivateur.
Date : 11 septembre 1813
Notaire : Maître Jean-Marie Mondelet
Description : Un lopin de terre sis et situé à la côte Saint-Paul, y compris le chemin de la côte Saint-Paul qui le traverse, de la contenance d'un arpent et demi de front sur cinq arpents de profondeur, tenant par devant au vendeur, par derrière aux seigneurs de l'île de Montréal, d'un côté à la propriété de Raphaël Lefebvre et de l'autre côté à la propriété du dénommé Taylor.

9 – Immeuble acquis par : Héritage
De : François Lanouette dit Rivard, contremaître de la ferme Saint-Gabriel.
À : Jean-Baptiste Lanouette dit Rivard, cultivateur.
Date :
Notaire : Maître
Description :
Note :
