

Service de la mise en valeur du patrimoine et de la toponymie
Division du patrimoine et de la toponymie

Évaluation du patrimoine urbain

Ville de Montréal

Arrondissement de Westmount - 23

5 mai 2004

TABLE DES MATIÈRES

1.	Cadre méthodologique.....	2
1.1	Introduction.....	2
1.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial	3
1.2.1	Approche, étapes et résultats	3
1.2.2	Critères de sélection	5
1.3	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial	8
1.4	Le patrimoine archéologique	8
1.4.1	Le caractère spécifique de ce patrimoine	8
1.4.2	La démarche générale d'acquisition de connaissance et de conservation.....	10
1.4.3	L'approche méthodologique et l'identification du patrimoine archéologique au Plan d'urbanisme.....	11
1.5	Nouvelles perspectives	14
2.	Historique	14
3.	Évaluation du patrimoine urbain.....	16
3.1	Mise en situation	16
3.2	Résultat de l'analyse	17
3.2.1	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial	17
3.2.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial.....	17
a.	Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle	17
b.	Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante.....	25
c.	Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle	26
d.	Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante	54
3.2.3	Le patrimoine archéologique.....	54
a.	Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel	55
b.	Les secteurs d'intérêt archéologique	56
c.	Les sites archéologiques	57
d.	Les biens culturels à statut	58
4.	Bibliographie	58
5.	Annexes (voir cartes à la fin du document).....	61
5.1	Carte de l'île de Montréal, André Jobin, 1834, BNQ	61
5.2	Carte synthèse : évaluation du patrimoine urbain	61
5.3	Carte synthèse du patrimoine archéologique.....	61

Avant-propos

Ce repérage du patrimoine urbain est réalisé dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui doit être adopté par le Conseil municipal d'ici le 31 décembre 2004.

Le chapitre 2 de la première partie du Plan d'urbanisme développe différentes orientations d'aménagement pour Montréal et comprend une section sur le patrimoine bâti, archéologique et naturel. Le repérage des secteurs et bâtiments d'intérêt patrimonial et des secteurs d'intérêt archéologique permet d'atteindre l'objectif de conservation énoncé dans le Plan.

La Division du patrimoine et de la toponymie a préparé ces Cahiers d'arrondissements qui présentent la méthodologie de travail, un bref historique de chacun des arrondissements, les résultats complets du repérage du patrimoine bâti et archéologique, les justifications des choix des secteurs et une bibliographie. Ces cahiers constituent un document de référence qui accompagne le Plan d'urbanisme.

Cette première diffusion sur le Web présente de façon préliminaire les principaux résultats du repérage. La diffusion complète et finale sera disponible au début de l'été 2004.

Ce repérage a été mené par la Division du patrimoine et de la toponymie en collaboration avec la Division des politiques et du plan d'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, de janvier 2003 à mai 2004.

Les Cahiers d'arrondissement s'adressent d'abord aux citoyens et aux gestionnaires des arrondissements afin de les sensibiliser à l'importance de conserver le patrimoine de leur localité et de les aider à avoir une meilleure compréhension du territoire et développer des outils de gestion et de contrôle appropriés pour assurer la conservation de leur patrimoine urbain.

C'est la première fois qu'on entreprend un tel travail pour les 27 arrondissements de l'île. Ceci implique la découverte de nouveaux territoires et l'établissement de collaborations avec les arrondissements de Montréal. Ceci implique aussi une harmonisation des visions et des représentations que certains arrondissements ont de leur patrimoine. Par exemple, dans certains cas, seul le patrimoine du régime français était privilégié; ailleurs, on n'avait jamais considéré que le parc immobilier plus récent pouvait avoir une valeur patrimoniale. Ce repérage, en vue du Plan d'urbanisme, constitue donc une chance unique de faire converger des visions différentes et de considérer le patrimoine de l'ensemble des arrondissements de Montréal dans une même perspective.

1. Cadre méthodologique

1.1 Introduction

Le patrimoine urbain montréalais ne se limite pas à une addition de bâtiments individuels de grand intérêt. Il se compose de traces héritées des époques passées sous forme de tracés de rues, de paysages, de constructions, d'éléments naturels, de vestiges archéologiques ou de vues exceptionnelles. Le patrimoine urbain forme

l'environnement dans lequel nous vivons aujourd'hui et chacune de ses composantes entretient des relations complexes avec les autres. Ainsi, un bâtiment contribue à la qualité et l'identité d'un lieu, et inversement, certaines qualités qui lui sont extérieures rehaussent son attrait. Par exemple, la présence d'une église et d'une école autour d'un parc ajoutent à son intérêt; un aménagement paysager particulier, tel un écrin, peut contribuer à rehausser la valeur patrimoniale d'un bâtiment; une habitation plutôt modeste peut se trouver dans un secteur qui présente de belles qualités d'ensemble (homogénéité, couvert végétal, etc.); des rues peuvent présenter des vues exceptionnelles sur un élément naturel ou construit. La nature multidimensionnelle du patrimoine urbain fait qu'on ne peut considérer qu'une seule de ses composantes isolément. Ainsi, l'ancienneté, le potentiel d'évocation historique, la qualité architecturale, l'harmonie et les qualités visuelles, la présence d'éléments naturels, le tracé des rues, le potentiel ou l'intérêt archéologique sont autant de facteurs que nous avons pris en compte afin de jeter les bases d'une meilleure intégration du patrimoine aux problématiques urbaines.

Ce cadre méthodologique se divise en trois parties. La première explique l'approche et les critères employés pour le cadre bâti d'intérêt patrimonial, la seconde, ce que nous entendons par la notion de tracés fondateurs d'intérêt patrimonial et la troisième expose les critères utilisés pour le patrimoine archéologique.

1.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

1.2.1 Approche, étapes et résultats

L'approche choisie pour la sélection des bâtiments et secteurs s'appuie sur la notion de paysage urbain développée par Kevin Lynch. Ainsi, le territoire se découvre à partir de l'intérieur et non à vol d'oiseau (en plan). Il se compose d'une succession de séquences visuelles expérimentées le long d'un parcours.

Cette approche, basée sur l'expérience spatiale, comporte au moins deux implications. La première marque notre préférence à considérer les bâtiments exceptionnels ou intéressants dans leur contexte plutôt que comme des objets isolés. La seconde est que les limites des secteurs sélectionnés sont déterminées par les limites du champ visuel. Ceci implique que ces limites ne seront pas arbitrairement placées au centre des rues mais plutôt au fond des lots afin d'englober toutes les composantes du champ visuel.

Même si elle est réalisée pour tout le territoire de la ville de Montréal, la sélection et la qualification des bâtiments et secteurs patrimoniaux peuvent contribuer à faire ressortir la spécificité des arrondissements. En effet, Montréal est composée de différents territoires qui possèdent une identité et une histoire qui leur sont propres et qui méritent d'être reconnues. Nous avons pris le parti de choisir l'arrondissement comme échelle d'observation du territoire afin de faire ressortir ces spécificités locales. Ainsi, par exemple, les arrondissements qui ont connu un développement plus récent sont également considérés et les particularités de leur patrimoine sont reconnues.

Ce repérage basé sur l'expérience spatiale prend largement appui sur un travail d'observation sur le terrain. Cependant, il n'aurait pu être réalisé sans un processus continu d'aller retour entre ces visites et l'étude de sources documentaires. Ainsi, bien

qu'on ne puisse pas parler d'un processus linéaire, les étapes suivies par la Division du patrimoine et de la toponymie étaient les suivantes :

- 1) Préparation de critères de sélection.
- 2) Rencontre avec chacun des 27 arrondissements pour exposer la démarche et les critères de sélection.
- 3) Visite du territoire de chacun des arrondissements avec les professionnels concernés.
- 4) Recherche et étude de la documentation existante sur chacun des arrondissements :
 - inventaires, études patrimoniales, études typomorphologiques, monographies, dépouillement de périodiques, bases de données (Service des immeubles, Communauté urbaine de Montréal, Fondation du patrimoine religieux, etc.);
 - cartographie ancienne et photos aériennes.
- 5) Collecte d'informations thématiques.
 - inventaires (les églises, les écoles, etc.), dépouillement de périodiques (le patrimoine moderne, etc.);
 - consultation d'une expertise particulière en patrimoine industriel.
- 6) Élaboration d'un historique et d'une bibliographie pour chacun des arrondissements.
- 7) Analyse de la documentation et identification préliminaire des territoires et immeubles d'intérêt pour chacun des arrondissements.
- 8) Travail sur le terrain : repérage en voiture et à pied avec la collaboration de certains arrondissements.
- 9) Photographies et report des données spatiales sur des cartes.
- 10) Harmonisation aux frontières des arrondissements.
- 11) Catégorisation des secteurs et immeubles d'intérêt patrimonial (exceptionnels et intéressants).
- 12) Rédaction de courts textes résumant l'intérêt patrimonial de chacun des secteurs sélectionnés.
- 13) Préparation des cartes et listes finales.
- 14) Identification de quelques bâtiments et secteurs d'intérêt patrimonial exceptionnel qui se démarquent à l'échelle montréalaise (les incontournables).

Tout au long des différentes étapes du projet, les résultats du travail ont été bonifiés par les connaissances des professionnels des arrondissements et de divers comités rattachés à la préparation du Plan d'urbanisme.

Les résultats du travail de repérage du patrimoine urbain se présentent sous la forme de listes de bâtiments et de cartes définissant des secteurs d'intérêt. Il est important de comprendre que ces deux éléments ne peuvent être dissociés l'un de l'autre. Ils sont complémentaires. Ainsi, on a inclus dans les listes tous les bâtiments exceptionnels de chacun des arrondissements, mais il était impossible d'inclure tous les bâtiments intéressants vu leur trop grand nombre. Nous nous sommes donc limités à nommer de façon individuelle tous les bâtiments qualifiés d'intéressants qui se trouvaient à l'extérieur de secteurs d'intérêt. Ces deux outils doivent donc être interprétés en complémentarité.

L'échéancier de réalisation du Plan d'urbanisme, les expertises de l'équipe de la Division du patrimoine et de la toponymie, ainsi que l'état des connaissances actuelles sur les différents bâtiments et lieux d'intérêt ont été déterminants quant à la

méthodologie adoptée. Ces impondérables ont constitué un défi de taille pour réussir à constituer ce document qui est, somme toute, une base solide sur laquelle on pourra amorcer une réflexion plus poussée sur la protection du patrimoine montréalais.

1.2.2 Critères de sélection

a. Les secteurs et les immeubles d'intérêt patrimonial

Les secteurs d'intérêt patrimonial

Les secteurs d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants :ⁱ

- leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique;
- leur qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive);
- leur participation à la qualité de la vie urbaine et du paysage.

À titre d'exemple, on identifie le noyau originel d'un village, un pôle d'activité lié à la concentration d'équipements collectifs, un quartier ouvrier du début du siècle, etc. Cette notion de patrimoine est englobante et correspond aux nouvelles tendances véhiculées par les chartes internationales en conservation.

Tous les secteurs identifiés ont ensuite été qualifiés comme suit :ⁱⁱ

- Exceptionnels : secteurs ayant conservé leurs qualités au niveau des aménagements urbains, des implantations de bâtiments, de la géographie et des paysages et qui regroupent des suites architecturales, des alignements de bâtiments d'intérêt patrimonial, des zones unifiées par une fonction ou une typologie architecturale. Les ensembles de cette catégorie ont subi relativement peu de perturbations et présentent un caractère d'harmonie formelle et fonctionnelle. De plus, ils sont souvent reconnus comme des témoins historiques importants.
- Intéressants : ensembles renfermant plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques environnementales présentant un intérêt patrimonial. Cependant, ce sont des ensembles dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont parfois connu un certain nombre de perturbations et qui peuvent comprendre des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones sont parfois dans un état moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental mais pourraient présenter un intérêt si une action de mise en valeur était entreprise.

Dans tous les cas, l'échelle de comparaison pour cette qualification est l'arrondissement, c'est-à-dire que nous avons identifié les secteurs exceptionnels et intéressants pour l'arrondissement. Ceci fait ressortir la spécificité de chacun d'eux. Lorsqu'un secteur se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection par le biais de la Loi sur les biens culturels en procédant à la constitution d'un site du patrimoine.ⁱⁱⁱ

Les immeubles d'intérêt patrimonial

Les immeubles d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants :^{iv}

- leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique;
- leur qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive);
- leur participation à la qualité de la vie urbaine et du paysage.

Cette notion de patrimoine est englobante et correspond aux nouvelles tendances véhiculées par les chartes internationales en conservation. Outre l'architecture monumentale, elle inclut donc l'architecture vernaculaire, le patrimoine moderne, le patrimoine industriel, etc.

Dans les cas du patrimoine moderne et du patrimoine industriel, nous avons jugé utile d'utiliser des critères spécifiquement adaptés à ces réalités.

Patrimoine moderne : Des bâtiments peuvent être considérés comme faisant partie du patrimoine moderne s'ils ont été construits entre 1930 et 1975 et qu'ils illustrent les caractéristiques de cette époque au niveau :^v

- des conditions sociales, économiques et politiques changeantes;
- des progrès technologiques rapides;
- des nouvelles façons d'exprimer les formes et de répondre aux besoins fonctionnels.

Patrimoine industriel : Le patrimoine industriel commande aussi une adaptation des critères en usage pour reconnaître sa spécificité, notamment quant à la primauté de la fonction sur l'esthétique architecturale ainsi que son lien particulier avec la trame urbaine. Les critères utilisés sont les suivants :^{vi}

- la valeur historique et sociale d'une industrie dans le développement de l'arrondissement, de la ville ou même de la province et du pays ;
- l'intégrité du complexe (ancienneté, évolution architecturale, évolution technologique);
- le processus de production particulier;
- le lien avec les voies de transport;
- le lien avec le développement des quartiers ouvriers;
- l'insertion dans le paysage urbain.

Finalement, tous les immeubles d'intérêt patrimonial ont été qualifiés comme suit :^{vii}

- Exceptionnels : un bâtiment ancien par rapport aux autres bâtiments de l'arrondissement construits pour les mêmes fins et/ou qui affiche des caractéristiques inhabituelles ou remarquables au niveau de son architecture par rapport à ses comparables et qui n'a pas subi de modifications extérieures importantes. De plus, il agit souvent comme un point de repère ou est reconnu comme un témoin historique important.
- Intéressants : un bâtiment qui n'est pas nécessairement plus ancien que les autres construits pour les mêmes fins dans l'arrondissement, qui affiche certaines caractéristiques inhabituelles ou remarquables par rapport à ses

comparables mais dans une moindre mesure que la catégorie précédente et qui peut avoir subi quelques modifications.

Comme dans le cas des secteurs d'intérêt patrimonial, l'échelle de comparaison pour ce travail de qualification est l'arrondissement, c'est-à-dire que nous avons identifié les bâtiments exceptionnels et intéressants pour l'arrondissement, ce qui fait ressortir la spécificité de chacun d'eux. Lorsqu'un bâtiment se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection par le biais de la Loi sur les biens culturels par la citation.

Notions nouvelles

Les ensembles urbains d'intérêt : Le Plan d'urbanisme reconnaît l'intérêt de certains développements résidentiels d'après-guerre qui composent une part importante du patrimoine des banlieues montréalaises en créant une catégorie appelée Ensemble urbain d'intérêt. On y retrouve, entre autres, des ensembles homogènes de bungalows, des secteurs de maisons qui adoptent le modèle développé par la Wartime Housing Limited ou des exemples des premières coopératives d'habitation. Ce repérage est exploratoire et vise à introduire cette notion dans le Plan en la reliant pour une première fois à des préoccupations de conservation du patrimoine. Ces ensembles urbains d'intérêt ont été sélectionnés lorsqu'ils présentent les qualités suivantes :

- ensemble représentatif des nouvelles façons d'habiter qui sont apparues pendant la Seconde Guerre mondiale;
- ensemble représentatif du boom démographique et du développement de la banlieue après la Seconde Guerre mondiale;
- projets d'ensemble présentant une certaine homogénéité au niveau des caractéristiques architecturales.

Les ensembles industriels d'intérêt : Le Plan d'urbanisme signale l'importance du patrimoine industriel montréalais en créant une catégorie particulière que sont les Ensembles industriels d'intérêt. Cette catégorie est d'autant plus justifiée que le regard posé sur ces sites est différent à cause de leur taille et de leur complexité, de la primauté de leur fonction sur l'esthétique architecturale ainsi que leur lien particulier avec la trame urbaine.

De plus, les ensembles industriels d'intérêt offrent des possibilités de mise en valeur nombreuses et variées. Elles peuvent inclure autant la restauration que l'interprétation du lieu. Cette diversité d'interventions possibles commande une excellente connaissance des lieux et activités de production. Actuellement, l'état de la connaissance sur le sujet est malheureusement trop souvent embryonnaire. L'amélioration de cette connaissance est pourtant nécessaire pour permettre des interventions éclairées et même innovatrices afin que s'inscrive pleinement ce patrimoine dans la vie urbaine contemporaine.

Le critère qui prévaut à la sélection des ensembles industriels d'intérêt est le regroupement particulièrement complexe de bâtiments industriels, structures de génie civil, machines, instruments, outils et équipements divers appartenant à une seule ou plusieurs compagnies.

1.3 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Sur l'île de Montréal, l'organisation du territoire montréalais peut, dans certains cas, remonter au XVII^e siècle. De cette organisation naissent les voies de circulation qui sont souvent les traces les plus anciennes du Montréal agricole qui prévalait avant l'urbanisation. En effet, dès 1663, les sulpiciens deviennent seigneurs de l'île de Montréal. Ils planifient alors le territoire pour l'ouvrir à la colonisation. Pour cela, l'île est divisée en côtes. Chaque côte, dénommée par les sulpiciens, désigne un ensemble de terres qui peut compter quelques dizaines de concessions et qui représente une unité de territoire. Les terres individuelles sont des bandes parallèles étroites et longues. Pour chaque côte est prévu l'emplacement d'un chemin. Ceci donne une idée du mode d'occupation du sol du système seigneurial mis en place sous le régime français. Ce système des côtes constitue la structure de base du peuplement de l'île sur laquelle s'appuiera tout développement postérieur.

À cause de l'insularité de la seigneurie de Montréal et de la présence du mont Royal, ce système de côtes présente toutefois une organisation originale. En effet, si dans la vallée du Saint-Laurent les côtes intérieures sont parallèles au fleuve, cela n'est pas nécessairement le cas à Montréal. C'est ainsi que, sur l'ensemble de l'île, le réseau routier qui dessert ces côtes présente une configuration propre. Ce réseau primitif, clairement illustré sur la carte de Jobin de 1834, constitue l'ensemble des tracés fondateurs qui serviront par la suite d'épine dorsale au développement des quartiers. Grâce à cette carte, on comprend bien la structure du réseau des chemins à son apogée, à l'époque où l'île de Montréal est encore très fortement rurale.

Aujourd'hui, plusieurs de ces chemins sont transformés en autoroutes et boulevards, d'autres ont conservé un potentiel évocateur du Montréal rural ancien, et quelques-uns se sont fortement urbanisés.

Parmi ces tracés fondateurs, nous avons sélectionné les tronçons qui présentent un intérêt patrimonial parce qu'ils relient toujours des bâtiments parmi les plus anciens de Montréal ou qu'ils sont bordés de bâtiments d'intérêt patrimonial. Ces tracés servent en quelque sorte de fil conducteur pour la compréhension du territoire. Ils permettent, entre autres, d'expliquer la présence d'un paysage rural ou de bâtiments anciens d'intérêt patrimonial qui apparaissent autrement un peu perdus dans la trame urbaine actuelle. En reliant différents éléments isolés, ces tronçons leur confèrent une importance accrue.

1.4 Le patrimoine archéologique

1.4.1 Le caractère spécifique de ce patrimoine

Le patrimoine archéologique est « *la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Le patrimoine archéologique englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où se sont exercées les activités humaines quelles qu'elles soient, les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé. Le patrimoine archéologique est une richesse culturelle fragile et non renouvelable* » (Extrait de la Charte pour la protection et la gestion du patrimoine archéologique, ICAHM, ICOMOS International, 1990).

La notion de patrimoine archéologique se rattache d'abord à un lieu physique, le site archéologique, qui correspond à tout espace dont le sous-sol recèle des vestiges d'occupation ancienne – ouvrages et constructions de tout type, objets témoins et tout autre élément matériel issu de l'action humaine. Le caractère enfoui des sites archéologiques fait que, contrairement à d'autres catégories de biens patrimoniaux, ce patrimoine constitue une ressource dont il est difficile de dresser rapidement un inventaire exhaustif. De nombreux sites, de natures diverses et de toutes époques, restent ainsi à découvrir sur le territoire de l'île de Montréal. Toute tentative de cerner la réalité du patrimoine archéologique ne pourra donc constituer qu'un exercice partiel de mise à jour des connaissances acquises. Cette part d'inconnu explique l'extrême vulnérabilité de ce patrimoine et les difficultés particulières d'en assurer la protection face aux exigences modernes du développement urbain.

Un second aspect important concerne la nature du patrimoine archéologique en tant qu'objet de connaissance. L'archéologie constitue une discipline dont une des missions est l'étude des sociétés passées par le biais des vestiges matériels que ces sociétés ont laissés derrière elles. Il s'agit, de plus, de la seule discipline qui traite dans le temps et l'espace de l'évolution de l'ensemble des sociétés humaines. Sa contribution apparaît unique notamment en ce qui concerne la longue trajectoire suivie par l'humanité avant l'apparition de l'écriture. L'archéologie s'intéresse à toutes les sociétés, sans égard à leur origine ou à leur forme d'organisation, qu'elles soient, comme en Amérique, de souche autochtone, européenne ou autre.

À l'échelle de l'île de Montréal

L'archipel de Montréal comprend trois nappes d'eau importantes, trois canaux d'écoulement, une vingtaine de rapides, trois cents îles dont deux majeures, Montréal et Jésus, et plus de mille kilomètres de rives. Montréal se veut également le point de rencontre de trois grandes voies fluviales – le Saint-Laurent qui donne accès à l'Atlantique et aux Grands Lacs, le Richelieu d'où il est possible d'atteindre l'Hudson et l'état de New York, ainsi que l'Outaouais qui ouvre la porte vers l'ouest et le nord. L'importance de l'île de Montréal pour les Amérindiens s'explique tout particulièrement par cette localisation à la confluence et à proximité de plusieurs cours d'eau. Ces axes hydrographiques sont les routes traditionnelles de commerce au cours de la préhistoire et au début de la période historique. De plus, l'île de Montréal, la plus grande de l'archipel, comporte des terrasses de quinze, trente et cinquante mètres d'élévation ou même plus, en référence au mont Royal. Ces terres ont pu accueillir des populations humaines depuis 8 000 ans avant aujourd'hui, si l'on se fie aux plus anciennes découvertes archéologiques effectuées dans la vallée du Saint-Laurent.

À ce jour, la plus ancienne manifestation humaine recensée sur l'île de Montréal date de la fin de la période Archaïque, entre 5 000 et 4 000 ans avant aujourd'hui. Cette occupation par les Amérindiens, au cours des périodes préhistorique et de contact, est un volet unique du passé de l'île de Montréal.

Pour la période historique, la documentation et les cartes anciennes fournissent des éléments interprétatifs valables, à partir de premières chroniques du XVI^e siècle jusqu'à nos jours. Ils sont cependant souvent muets sur les différents aspects des modes de vie de certaines époques et de certains groupes et individus et sur l'emplacement exact et l'organisation spatiale de plusieurs lieux d'exploitation et d'habitation, à l'exemple des

avant-postes de Ville-Marie. Ils se taisent parfois volontairement et, en d'autres occasions, ils ne font état que des préoccupations des classes dirigeantes, des autorités, de l'élite... L'archéologie pare à ces lacunes car elle étudie les traces concrètes laissées par les différents occupants. En milieu urbain, l'archéologie étudie l'évolution de la forme urbaine et des formes concrètes, dans l'espace et dans le temps, pour idéalement accéder aux fondements de la culture.

Les recherches archéologiques menées à ce jour, sur l'île de Montréal, documentent une longue séquence d'occupation s'étirant sur plusieurs millénaires, associée à la présence de groupes d'horizons culturels et temporels fort diversifiés : campement amérindien, halte, carrière préhistorique pour l'extraction de la pierre, lieu de sépultures amérindiennes, noyau initial de Ville-Marie, lieux de fondation, forts et missions, bourgs anciens, moulin seigneurial, lieux de culte, cimetières catholiques, protestants et juifs, complexes institutionnels, anciens faubourgs, villas, marchés publics, dépotoirs, complexes agricoles, complexes industriels, ouvrages de génie civil, etc., et les formes du paysage ancien de l'île de Montréal : terrasses, collines, ruisseaux, rivières, lacs, tourbières.

1.4.2 La démarche générale d'acquisition de connaissance et de conservation

Le site archéologique constitue le fondement concret de la démarche de conservation et de mise en valeur du patrimoine archéologique. La valeur intrinsèque du site archéologique, tout comme l'intérêt de procéder à son investigation, doivent être évalués en fonction de critères relatifs à sa signification, et non pas essentiellement relever de considérations portant sur la grande ancienneté du site ou sur le caractère plus ou moins monumental des vestiges qu'il recèle.

En milieu urbain ou aménagé de longue date, la démarche suivie consiste, par le biais de l'analyse des cartes anciennes, des documents d'archives, des données environnementales et des données archéologiques acquises, à caractériser la séquence d'occupation et le processus d'aménagement du territoire. Il s'agit de confronter les caractéristiques géographiques aux caractéristiques culturelles des sociétés ayant habité ou ayant pu habiter un territoire, et de comprendre dans quelle mesure les réoccupations successives ont structuré le milieu d'origine et ont pu affecter les vestiges des occupations anciennes. Cette étape est celle de l'étude de potentiel archéologique. La seconde étape consiste, en fonction des résultats de l'étude de potentiel archéologique, à procéder à une évaluation sur le terrain afin de vérifier la localisation précise, la nature et le degré d'intégrité des ressources archéologiques en place. Il s'agit de l'inventaire archéologique réalisé au moyen de forages, sondages et tranchées exploratoires.

Selon la nature des découvertes effectuées lors de l'inventaire archéologique, plusieurs avenues sont à envisager dépendamment des valeurs scientifiques, didactiques et symboliques – sentiment d'appartenance, affirmation de l'identité – du site archéologique et du contexte. Dans le cas d'un site archéologique d'un grand intérêt, il pourra être nécessaire d'assurer prioritairement sa conservation in situ. Une réserve archéologique est souvent garante de l'avenir de la mise en valeur du patrimoine archéologique. La plupart des interventions archéologiques à Montréal surviennent dans le cadre de projets d'aménagement du territoire. Ainsi, les mesures de protection du patrimoine archéologique peuvent impliquer la conservation intégrale in situ de certains vestiges, la mise en valeur in situ de vestiges, la relocalisation du projet

d'aménagement, une modification du projet d'aménagement ou encore une fouille archéologique préventive sur les sites d'intérêt de façon à assurer la récupération maximale d'information.

La majorité des sites archéologiques de l'île de Montréal se trouvent dans des espaces multiples – sous-sol de bâtiment, terrain vacant, rue, squares, place, parc, parc nature – souvent menacés par des réaménagements, de nouvelles constructions et une modernisation des services publics souterrains. L'intégration de ce patrimoine dans les programmes de régénération du tissu urbain de Montréal devient donc prioritaire. Ainsi, la reconnaissance du patrimoine archéologique au sein du Plan d'urbanisme de Montréal, permettra de prévenir l'interférence négative avec les usages actuels de la ville et assurera la protection et la mise en valeur de vestiges et de sites archéologiques d'un grand intérêt pour l'histoire de Montréal.

1.4.3 L'approche méthodologique et l'identification du patrimoine archéologique au Plan d'urbanisme

En lien avec la confection du Plan d'urbanisme, une étude des sites archéologiques recensés en date de 2003 et des secteurs d'intérêt archéologique, a été réalisée par la Ville de Montréal. Cette étude constitue un niveau de réflexion qui s'étend à la partie montréalaise de l'archipel de Montréal et qui comprend l'île de Montréal mais aussi l'île des Soeurs, l'île aux Hérons, l'île aux Chèvres, l'île Dorval et autres. Ce faisant, elle assure une vision d'ensemble du territoire et met en perspective les espaces urbanisés où le patrimoine archéologique nécessite des mesures de protection. Pour comprendre la portée de la démarche, il est nécessaire de rappeler que seule une infime quantité des sites archéologiques sur l'île de Montréal, sont connus.

L'étude menée s'est attardée, dans un premier temps, à localiser précisément et à évaluer les sites archéologiques déjà recensés et inscrits à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Dans un second temps, à qualifier, à localiser et à prioriser des secteurs d'intérêt archéologique.

Les sites archéologiques recensés

Le site archéologique est le lieu où sont concentrés des témoins matériels en contexte – biens immobiliers et mobiliers incluant les artefacts et les écofacts.

Au Québec, en vertu de la Loi sur les Biens culturels, tout site archéologique découvert est codifié, le code Borden, et est inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Le code Borden réfère à un système d'enregistrement des sites archéologiques utilisé à l'échelle du Canada. Au Québec, le ministère de la Culture et des Communications qui a la responsabilité de tenir l'Inventaire des sites archéologiques du Québec, attribue les codes Borden. Ce système permet de localiser un site archéologique d'après sa position géographique, longitude et latitude (exemple BjFj-), et successivement selon l'ordre des découvertes archéologiques (exemple BjFj-1).

La Ville de Montréal a ainsi enrichi le Répertoire informatisé des sites archéologiques recensés, des données à l'échelle de l'île de Montréal. Les 191 sites archéologiques recensés en date de l'année 2003, ont été caractérisés individuellement. Les critères utilisés pour cette évaluation sont :

- l'état de conservation physique du site et de son environnement immédiat considérant que plusieurs sites archéologiques recensés ont été détruits lors de travaux d'excavation ou ont fait l'objet de fouilles archéologiques;
- la qualité documentaire des couches et des vestiges archéologiques, leur représentativité, leur unicité, leur ancienneté et, dans certains cas, leur capacité d'évocation.

Deux catégories ont été distinguées : les sites archéologiques intègres qui doivent être protégés et les sites archéologiques altérés qui ne nécessitent aucune mesure de protection. Tous ces sites ont été cartographiés incluant les sites archéologiques altérés car ces derniers sont révélateurs du potentiel archéologique d'un milieu spécifique.

Les biens culturels à statut

La notion de bien culturel intègre, d'une part, les sites archéologiques classés et les biens archéologiques classés et, d'autre part, les sites historiques classés et les monuments historiques classés ou reconnus, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, l'arrondissement naturel de Saraguay, les monuments cités et les sites du patrimoine. Tous ces biens ont fait l'objet d'un examen à partir de la documentation disponible afin d'en déterminer l'intérêt archéologique et, en conséquence, la nécessité de protection du patrimoine archéologique. Seuls les grands ensembles à statut ont été cartographiés, les autres biens ont été listés par arrondissement.

Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel et les secteurs d'intérêt archéologique

Le secteur d'intérêt archéologique est un territoire susceptible de renfermer des sites et des vestiges archéologiques des périodes préhistorique, de contact et historique, eu égard à ses caractéristiques géomorphologique, biophysique, archéologique et historique.

Le secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel est un territoire dont l'évaluation du contexte biophysique, des caractéristiques géomorphologiques, archéologiques et historiques, démontre un fort potentiel à receler des vestiges archéologiques. La qualité de préservation du milieu physique, la densité des témoins archéologiques en sous-sol et/ou hors-sol et leur capacité à contribuer à la connaissance, constituent des facteurs qui rehaussent le niveau d'intérêt accordé à un endroit particulier. Le secteur d'intérêt archéologique « à fort potentiel » est un territoire où des mesures de protection des sites archéologiques potentiels sont nécessaires.

Le secteur d'intérêt archéologique est un territoire où des études plus poussées doivent être réalisées afin d'évaluer précisément la qualité de préservation du milieu physique. La probabilité de découverte de témoins archéologiques demeure difficile à évaluer si l'on considère l'environnement et son niveau de perturbation moderne. Ainsi, la collaboration des citoyens est nécessaire afin de communiquer toute découverte de vestiges dans les secteurs d'intérêt archéologique.

L'identification des secteurs qui présentent un intérêt archéologique constitue une étape préalable à la protection des témoins archéologiques potentiels, pour chacun des

27 arrondissements de l'île de Montréal. Cet exercice, qui est d'ailleurs une première sur le territoire montréalais, est basé sur l'examen et l'évaluation de multiples sources pour documenter les aspects environnementaux et culturels de ces territoires. Cette étape permet également d'identifier les milieux qui doivent dans l'avenir faire l'objet d'une étude de potentiel et d'un inventaire archéologique.

Les secteurs ont été ciblés en fonction :

- du cadre biophysique et des qualités d'accueil d'un territoire pour des populations, depuis plusieurs millénaires; ce cadre a été documenté à partir des études géologiques et géomorphologiques ainsi que par l'examen des cartes topographiques et des photographies aériennes anciennes afin de déterminer la proximité d'un axe de communication hydrographique ou terrestre, l'élévation des terrasses, les types de dépôts de surface, les concentrations de ressources alimentaires, de même que l'approvisionnement en eau potable et autres;
- du contexte historique et de l'urbanisme moderne pour déterminer leur capacité à fonder un lieu de nature archéologique et à le préserver; ces contextes ont été documentés à partir des monographies historiques et par l'examen des cartes des XVII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles et des photographies aériennes de 1947, 1948 et 1949, également à partir des études sur les parcs nature de l'île de Montréal, les propriétés institutionnelles, les biens culturels à statut et les lieux historiques nationaux à l'exemple du canal de Lachine;
- du contexte archéologique documenté à partir de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec de même que dans les publications, les rapports inédits, les relevés de découvertes; des copies de ces études sont maintenant disponibles au Centre de documentation de la Direction du développement urbain; le Répertoire de ces ouvrages peut être consulté sur le Web de la Ville de Montréal – Patrimoine archéologique.

L'analyse des caractéristiques des sites archéologiques connus permet d'identifier des constantes qui influencent le choix des emplacements en fonction des cultures et des périodes et d'élaborer des modèles archéologiques prédictifs. C'est ainsi que l'on constate, sites archéologiques à l'appui, que les groupes amérindiens de la période préhistorique et les premiers colons français choisissent approximativement les mêmes lieux pour s'établir. Par la suite, la disposition des occupations rurales européennes se démarque de celle des premiers noyaux villageois, au gré du développement des axes de transport terrestre. De plus, des activités spécialisées, à l'exemple d'un moulin à farine ou à scie mu par l'eau, d'une tannerie artisanale ou, plus tardivement, d'un complexe industriel, impliquent des caractéristiques d'implantation fort différentes. Ces facteurs ont été pris en considération afin de tenter de localiser les territoires qui ont eu la faveur des populations locales, depuis le début de l'occupation de l'île de Montréal jusqu'à nos jours.

Les secteurs les plus susceptibles d'abriter des vestiges archéologiques ont ainsi été identifiés et ont fait l'objet d'une inspection visuelle pour estimer leurs caractéristiques générales et constater, plus avant, le degré de conservation d'éventuels vestiges. Certaines modifications modernes majeures, à l'exemple de l'ajout de remblais en rive,

ont été réévaluées suite à l'inspection visuelle. Les résultats de l'ensemble de ces étapes d'évaluation ont été cartographiés sur une représentation aérienne de l'île de Montréal, l'orthophoto 2002, afin de bien saisir toute la portée de l'urbanisme moderne sur les ressources archéologiques de l'île de Montréal.

Le résultat de cette réflexion qui comporte des limites, car il ne s'agit aucunement d'une étude de potentiel archéologique « fine » de l'île de Montréal, a été cartographié et des textes ont été rédigés en lien avec les catégories identifiées au Plan d'urbanisme : site archéologique intègre, site archéologique altéré, secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel, secteur d'intérêt archéologique, grand ensemble à statut.

1.5 Nouvelles perspectives

En résumé, le travail de repérage du patrimoine urbain réalisé dans le cadre du Plan d'urbanisme nous permet d'atteindre plusieurs objectifs et d'ouvrir la réflexion sur le patrimoine dans une perspective d'avenir. Il permet entre autres :

- d'élargir la notion de patrimoine par rapport à ce qu'on retrouvait dans le Plan d'urbanisme de Montréal de 1992 et dans plusieurs des plans d'urbanisme des anciennes villes qui se sont jointes à Montréal;
- de contribuer à accroître l'intérêt de certains arrondissements pour les problématiques de conservation du patrimoine, et d'en sensibiliser d'autres à l'importance de cet enjeu;
- d'amorcer une exploration de nouvelles notions que l'on rattache depuis peu à la question patrimoniale dans les outils de gestion municipaux (patrimoine moderne, ensembles urbains, éléments de paysage, patrimoine archéologique, etc.);
- de contribuer à l'identification d'enjeux locaux et métropolitains quant à la protection du patrimoine;
- de développer une vision globale et partagée en vue d'une planification et d'une action concertée en matière de patrimoine en positionnant mieux le patrimoine dans la dynamique du développement urbain.

2. Historique

Westmount se développe sur le flanc sud du mont Royal, s'étendant de la rue Sainte-Catherine jusqu'au haut d'un des trois sommets de la montagne. Ce territoire, presque entièrement loti et développé dans le premier quart du XX^e siècle, compte une collection unique au Québec de sites illustrant les goûts de la riche bourgeoisie du XIX^e et XX^e siècles. Les propriétaires-constructeurs proviennent surtout du monde des finances, de l'industrie et du commerce. Leurs résidences et leurs dépendances ont été dessinées par des architectes réputés comme Robert Findlay, les frères Maxwell, Percy Erskine Nobbs et Alexander C. Hutchison. D'autres architectes tout aussi réputés ont conçu certains ensembles importants de Westmount, comme Jean-Omer Marchand pour les institutions des Sœurs de la Congrégation Notre-Dame et Ludwig Mies van der Rohe pour le Square Westmount. Ces exemples donnent une idée de la palette d'architectes connus et reconnus qui sont intervenus sur ce territoire depuis le XIX^e siècle.

Les débuts du développement du territoire actuel de Westmount ne laissent toutefois pas présager une vocation de quartier huppé. En effet, dès la fin du XVII^e siècle, les

premiers colons s'installent sur la côte Saint-Antoine. Ces terres sont concédées par les sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal depuis 1663. Ces premiers habitants occupent, défrichent et mettent en culture ces longues terres caractéristiques du système seigneurial sous le régime français. La maison Hurtubise (1739) sur la côte Saint-Antoine est ainsi une maison de ferme qui témoigne de la vie agricole alors répandue sur l'ensemble du territoire de l'île jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les flancs de la montagne attirent surtout les riches bourgeois anglophones montréalais. Ceux-ci y font construire des villas qui s'insèrent graduellement dans le paysage rural sur la sinueuse côte Saint-Antoine. Ces grandes propriétés entourées de jardins avec vue sur le fleuve sont situées souvent à l'écart des chemins. Certaines rues de Westmount suivent le tracé des chemins qui menaient à ces riches villas.

C'est toutefois dans le dernier quart du XIX^e siècle, que le développement urbain commence et s'intensifie. En 1879, le Village de Côte-Saint-Antoine est incorporé et compte 200 personnes et en 1895, ce village prend le nom de Westmount, sa population approchant alors 2 000 habitants. En 1908, Westmount est promu au statut de ville. Sa population augmente toujours et le territoire se densifie malgré les oppositions des propriétaires de villas qui veulent conserver à Westmount son caractère idyllique de la première moitié du XIX^e siècle. Toutefois, la spéculation foncière prendra le pas. Ainsi, en 1911, une partie importante de Westmount est déjà construite, surtout dans le secteur sud, et la population s'élève à 14 500 habitants.

Les infrastructures municipales, les services communautaires et des clubs sociaux voient le jour entre 1890 et 1920. Les rues s'ouvrent et suivent le système traditionnel de la grille orthogonale à laquelle échappe la sinueuse côte Saint-Antoine. Les constructions de la première bibliothèque municipale au Canada (1898) et de l'hôtel de ville (1922) illustrent la vitalité et la richesse des citoyens. Les lieux de culte de différentes confessions et les écoles desservent une population alors surtout anglophone et protestante. Les clubs de divers types -- curling, toboggan, tennis, ski, bowling, golf -- montrent combien les activités sportives sont importantes pour maintenir des liens sociaux forts à l'intérieur de cette communauté.

Dès la fin du XIX^e siècle, le tramway et le train desservent Westmount, permettant aux citoyens un accès rapide au centre-ville. Ces moyens de transport accélèrent le développement résidentiel qui est généralement plus dense au sud de la rue Sherbrooke. De plus, l'ouverture de la rue Boulevard (1895) permet le développement dans un secteur encore inoccupé. Des cottages, des maisons isolées et semi-détachées, des maisons en rangée ainsi que de nombreuses résidences prestigieuses se construisent sur l'ensemble du territoire. Bien que sans plan d'urbanisme formel à cette époque, les promoteurs recherchent une clientèle à l'aise financièrement. En effet, seuls ceux-ci peuvent se permettre de répondre à certaines exigences des contrats de vente. Les nouveaux propriétaires doivent se plier à certaines obligations, en particulier celles concernant les délais de construction, le montant minimum investi dans la construction, les types de matériaux (brique ou pierre) et les marges de recul. Cela permet à Westmount de projeter l'image d'un paysage résidentiel assez homogène. De plus ces contrats interdisent la construction de bâtiments industriels ou commerciaux.

Par ailleurs, dès 1890, soit au début du boom du développement urbain à Westmount, un comité d'embellissement, le *Cote St. Antoine Improvement Committee*, est mis sur

ped. Ce comité permet, entre autres, la création de parcs (parc Westmount) et la construction de la première bibliothèque municipale du Canada, dessinée par Robert Findlay. Ces lieux posent les premiers jalons du développement urbain de ce secteur et constituent des facteurs d'attraction résidentielle. En 1916, une commission d'urbanisme voit le jour.

De plus, Westmount adopte des règlements de zonage pour déterminer les zones commerciales, industrielles et résidentielles. Deux zones commerciales sont permises aux extrémités est et ouest de son territoire. Ces zones sont composées surtout de boutiques qui desservent la population au quotidien. Quelques entreprises plus importantes font exception : la Boulangerie POM, établie depuis 1902, qui devient la première boulangerie entièrement mécanisée au monde. Par ailleurs, la ville de Westmount met tout en œuvre pour conserver le caractère résidentiel de la rue Sherbrooke et concentre les commerces sur les rues Sainte-Catherine, Greene et Victoria.

Après la Première Guerre mondiale, une série de conciergeries sont construites sur la rue Sherbrooke, certaines constituées de logements luxueux. De plus, plusieurs bâtiments institutionnels s'y installent, contribuant à augmenter le caractère prestigieux de la rue Sherbrooke : l'hôtel de ville, l'église Ascension of Our Lord, le Victoria Hall. Après la Seconde Guerre mondiale, des conciergeries qui se construisent le long des rues De Maisonneuve et Sainte-Catherine tranchent avec le caractère traditionnel du reste de Westmount. Par ailleurs, le Westmount Square dans une veine plus contemporaine, situé au sud du territoire, est l'œuvre d'un des grands architectes du XX^e siècle : Ludwig Mies van der Rohe (1965). Dans les années 1970, le passage de l'autoroute Ville-Marie, comme autrefois la construction de la voie ferrée, accentue la rupture entre le haut et le bas de la falaise.

Outre le relief accidenté, les grands parcs aménagés ainsi que les parcs de proximité, les arbres omniprésents, les aménagements paysagers autant publics que privés, confèrent au territoire de Westmount un caractère pittoresque. De plus, du haut de la colline, que l'on peut atteindre par un des nombreux escaliers, il est possible d'observer et d'admirer le paysage métropolitain sous différents points de vue.

3. Évaluation du patrimoine urbain

3.1 Mise en situation

La topographie naturelle du lieu a découpé la ville en quatre grandes zones : le bas de la côte et la falaise, le plateau, la pente et le sommet. Le territoire est morcelé par le passage de la cour Glen qui a créé une zone industrielle dans le sud-ouest, ainsi que les chemins de fer et l'autoroute qui ont ensuite accentué la rupture causée par la falaise. Certaines rues ont un tracé dicté par la topographie, mais dans la plupart des cas, c'est le cadastre original qui en a dicté l'orientation. Ainsi, bien que la plupart des développements se rattachent à l'histoire évolutive du lieu, d'autres sont issus des théories des cités-jardins.

On ne retrouve pas à Westmount le genre de noyau urbain habituellement greffé autour des paroisses catholiques (église, presbytère, école, caisse populaire, etc.). En effet, la

présence de différentes dénominations religieuses a créé un éparpillement des services publics et sociaux.

Depuis 2003, le sommet de Westmount ainsi que deux propriétés adjacentes sont intégrées dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. De plus, la maison Braemar construite en 1847 et située au 3219 The Boulevard a été reconnue monument historique par le ministère de la Culture et des Communications du Québec en 1984.

Le patrimoine bâti de Westmount se compose principalement de maisons unifamiliales. Il s'agit de quelques maisons rurales du début du XVIII^e siècle jusqu'au milieu du XIX^e siècle ; de propriétés de campagnes, villas et cottages construits pour profiter du paysage champêtre entre 1845 et 1900; de maisons en rangées des premiers investisseurs et de maisons de bourgeois isolées sur leur terrain construites entre 1885 et 1900 ; de maisons semi-détachées en brique et de résidences de prestige éclectiques datant des années 1900-191 ; de quelques maisons en rangées et semi-détachées des années 1915-1940 et finalement de maisons de prestige des années 1920 et 1945 adoptant des styles historiques.

On retrouve aussi dans une moindre proportion des habitations multifamiliales, des bâtiments publics et des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

3.2 Résultat de l'analyse

3.2.1 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Le chemin de la Côte-Saint-Antoine suivrait selon plusieurs auteurs le tracé d'un ancien sentier amérindien. Aujourd'hui, il conserve un caractère bucolique avec son tracé sinueux et quelques constructions rurales du début du XVIII^e siècle le long de son parcours (maisons Hurtubise et Descaris).

3.2.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

a. Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle

Le texte justificatif pour chacun des secteurs est extrait de la fiche correspondante du document *Rénover et construire à Westmount*.

23.E.1 La colline Westmount

Ce secteur comprend le sommet de la colline Westmount et la moitié orientale du versant sud. Ces versants sont restés pratiquement vierges jusqu'en 1895. Lorsque The Boulevard fut relié à Montréal, cette zone accueillit certaines des familles les plus riches de Montréal provenant du *Square Mile*, déjà passablement développé. De magnifiques résidences, de véritables châteaux, offrant des vues panoramiques de la campagne environnante, furent construites entre 1900 et 1930. Un même souci présida à la construction du Belvédère aux alentours de 1930, à côté de la pittoresque maison de bois du 22 Summit Circle (vers 1890). Un peu plus bas (à côté de l'avenue Clarke, un peu au-dessus de The Boulevard) se trouvait le premier club de ski en Amérique du Nord, le Westmount Ski Club, où se déroulèrent les premiers championnats canadiens de ski en 1912. La réserve ornithologique du parc Summit est traversée de sentiers

intimistes dont la végétation touffue contraste avec les vues panoramiques saisissantes de Summit Circle.

23.E.2 Sunnyside et chemin Edgehill

Ce versant sud-ouest de la colline Westmount, à la pente prononcée, fut mis en valeur pendant les premières décennies du présent siècle, alors que Westmount se développait à un rythme soutenu. De grandes maisons de prestige rapprochées les unes des autres font bon usage de ce site exceptionnel orienté vers le sud et offrant de superbes vues. Les rues vont dans le sens est-ouest et font le tour de la montagne. Dans la section occidentale, on retrouve plusieurs maisons de style traditionnel, tandis que la portion orientale (le secteur est de l'avenue Sunnyside, de même que Summit Circle, les avenues Bellevue et Upper Bellevue) se compose en grande partie de maisons plus modernes.

23.E.3 L'ouest de la montagne

Ce sont surtout de petits promoteurs qui ont mis en valeur ce secteur : une fois les rues tracées en 1906, au sud de The Boulevard et, de 1911 à 1930, celles au nord de The Boulevard. Quoiqu'il n'y ait pas de plan de développement précis, le secteur garde une certaine homogénéité car les lots étaient vendus assortis de conditions spécifiant les matériaux, les reculs et même les délais de construction. Ce secteur se distingue surtout par ses maisons de brique jumelées à toit plat, quoique l'on retrouve au nord de The Boulevard de nombreuses maisons de pierre et de stuc à toit en pente. Aussi dignes de mention sont les bâtiments institutionnels du secteur : l'école Roslyn, l'église Dominion Douglas United, l'église Seventh Day Adventist (autrefois l'église Stanley Presbyterian), et l'Institut pédagogique (congrégation Notre-Dame) dont le terrain représente l'un des plus vastes espaces verts semi-publics de la ville.

23.E.4 Douglas et Grenville

Ce secteur a été mise en valeur par un seul constructeur; l'architecte W.S. Wright a dessiné ses rues curvilignes en s'inspirant des principes du style cité-jardin. Construites au milieu des années 1920, les maisons de brique jumelées s'inspirent du style *Arts and Crafts*. Quoique de forme, de style et de matériaux similaires, chacune d'entre elles possède sa propre personnalité.

23.E.5 Avenue Aberdeen et ses abords

Ce secteur plutôt étendu se distingue à sa faible densité et à ses grandes maisons. Dans la partie du bas cependant, les maisons sont plus simples et plus rapprochées. Au nord de l'avenue Westmount, sur les avenues Carleton et Sydenham, la mise en valeur s'est faite après 1900, tandis que la portion sud a vu la construction de résidences dès la fin des années 1800.

23.E.6 Avenue Cedar et ses abords

Avec sa faible densité, l'abondance d'espaces verts privés et les marges de recul importantes sur les avenues Cedar et Montrose, ce secteur rappelle un village de campagne. Quoique l'on trouve plusieurs villas datant des années 1870, ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale que, progressivement, des villas de prestige y ont

été construites, donnant à l'avenue Cedar sa présente allure. Quoique The Boulevard ait été relié à Montréal en 1895, sa mise en valeur ne s'est faite qu'après la Première Guerre.

23.E.7 Avenue Clarke et ses abords

Ce secteur est l'un des premiers, à Westmount, dont les subdivisions d'origine persistent de nos jours. Dans les années 1850, la famille Clarke avait délimité plusieurs lots de formes et de grandeurs variées le long de ce qui allait devenir l'avenue Clarke. Avec les maisons voisines de Rosemount, elles formèrent le noyau du village de la côte Saint-Antoine. En haut de la côte, la famille conserva un verger et une maison de ferme, Edgemont, qui existe toujours (512 Clarke) mais a grandement souffert de modifications successives.

23.E.8 Rosemount

Ce serait dans ce secteur, baptisé « berceau de Westmount » que l'idée d'un village indépendant aurait germé autour de 1874. Ses nombreuses maisons exceptionnelles de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle, son paysage resté en grande partie naturel, sa faible densité et l'important recul des maisons en font l'un des secteurs les plus recherchés de Westmount.

23.E.9 Saint-Sulpice et Ramezay

Cette enclave isolée appartenait autrefois à la ferme des sulpiciens et abrite de très belles résidences de pierre construites autour de 1930. La conception des chemins comme Ramezay et Daulac, légèrement courbée et gracieuse, s'inspire du mouvement cité-jardin. Ce secteur forme un tout paysager avec les secteurs voisins de Rosemount et de Cedar.

23.E.10 Domaine Holton

Entre 1890 et 1914, des promoteurs et des spéculateurs ont réussi à faire de ce secteur un endroit recherché. Avec ses maisons de ville, il s'agit de l'un des secteurs les plus homogènes de Westmount, quoique chaque maison affiche des traits qui lui sont propres. Il y avait autrefois une carrière de pierre sur l'avenue Holton.

23.E.11 *Priests' Farm*

Ce projet doit son nom à l'appellation populaire des sulpiciens, propriétaires du terrain à l'origine. Inspiré du mouvement cité-jardin, il s'agit de l'un des premiers projets canadiens à adopter les rues sinueuses caractéristiques des projets de banlieue d'après-guerre. Ce projet de résidences semi-détachées chevauche Montréal et Westmount. Les édifices sont de bonne qualité, présentant de subtiles variations sur deux conceptions de base : maisons à toit plat dans le secteur sud et maisons à toit en pente accentuée dans la partie nord. Les ruelles sont particulièrement charmantes. Le projet a été construit entre 1926 et 1930 par L.E. Schlemn, urbaniste et architecte-paysagiste, selon les plans des architectes Shorey et Ritchie.

23.E.12 Forden et parc Murray

Ce secteur conserve encore l'allure champêtre des anciens domaines Leduc et William Murray. Le « Westmount », résidence de William Murray, située à l'emplacement occupé aujourd'hui par les terrains de tennis, fut démolie vers 1930 lorsque la municipalité acheta les quarante-six acres de terrain pour en faire un parc. On retrouve dans le parc Murray (King George) des allées de chênes, des saules pleureurs et des érables. Le versant en cascade du parc et les vastes propriétés avoisinantes jouissent encore de vues imprenables sur les Adirondacks. Forden Crescent entourait un domaine appelé Forden (vers 1830) démolie autour de 1950 afin de construire quatre nouvelles maisons. Ce secteur, mis en valeur entre 1908 et 1928, demeure l'un des secteurs les plus sélects de la ville.

23.E.13 Avenue Argyle

Ce projet des années 1890 se réalisa alors que faisait rage un débat opposant les tenants d'un développement urbain à ceux qui entendaient préserver le charme bucolique de Westmount. Le photographe William Notman se chargea de la subdivision des lots et de la construction de maisons en rangée sur les flancs de la colline Westmount. Les maisons en rangée de ce secteur se démarquent des maisons détachées et attachées des secteurs avoisinants et comprennent de remarquables ensembles architecturaux tels ceux sur les avenues Thornhill et Montrose.

23.E.14 Chemin de la Côte-Saint-Antoine

Le caractère rural de cette voie trahit une longue et riche histoire. Il s'agit de l'une des premières côtes intérieures de Montréal, ces chemins qui rayonnaient de Ville-Marie et où s'alignaient les concessions des premiers colons. Ce secteur comprend plusieurs bâtiments d'importance historique et architecturale datant du début du XVIII^e siècle, jusqu'au début du XX^e siècle. Parmi les plus importants, mentionnons la ferme Hurtubise (1739), la Metcalfe Terrace (1840) et Riverview (1847).

23.E.15 La ferme Hurtubise

Ce qui était à l'origine la ferme Hurtubise est maintenant l'un des secteurs les plus denses en haut de la rue Sherbrooke. Le fils de Justine-Solomé Hurtubise, Éphrem Hudon fils, vendit les premiers lots dès 1874 ; la mise en valeur de ce secteur était pratiquement terminée à la fin du siècle et comprenait d'excellents projets comme celui sur l'avenue Chesterfield (construit à la fin des années 1890). Fidèle à la tradition victorienne, le tarabiscotage rehausse l'apparence des bâtiments somme toute modestes.

23.E.16 Avenue Roslyn

Cette section de l'avenue Roslyn se distingue des rues avoisinantes par la grandeur des maisons (certaines sont vieilles de cent ans et presque toutes sont significatives d'un point de vue architectural), à d'importantes marges de recul et à la dimension des lots. La variété des édifices, leurs formes et leurs dimensions ajoutent au contraste.

23.E.17 Au sud du parc Murray

Ce secteur remonte à la création du parc Westmount à la fin du XIX^e siècle et à la construction de la bibliothèque municipale et du premier Victoria Hall. Il se situe entre le parc Westmount et le parc King George (Murray) et se compose surtout de maisons jumelées et en rangées. Toutes les rues vont dans le sens nord-sud sauf l'avenue Springfield, qui demeure une petite enclave tranquille malgré sa proximité de la rue Sherbrooke. Tout comme le chemin de la Côte-Saint-Antoine, la ruelle Arlington serait à l'origine, selon certains auteurs, un sentier amérindien.

23.E.18 Les abords de l'hôtel de ville

Le point de rencontre du chemin de la Côte-Saint-Antoine et de la rue Sherbrooke revêt plus d'importance avec la construction du nouvel hôtel de ville (1922). En orientant le bâtiment vers l'est plutôt que dans l'axe de la rue, on voulait ainsi indiquer au passant qu'il se trouvait maintenant à Westmount. De nombreux édifices publics se retrouvent dans cet espace vert. Mentionnons le Westmount Academy (reconstruit dans les années 30, maintenant le Selwyn House School), le bowling et son club (1902), les églises St. Andrew et St. Matthias, le monument commémoratif, le nouvel hôtel de ville (1922), la synagogue Shaar Hashomayim, l'église Ascension, ainsi que des appartements sur le côté sud de la rue Sherbrooke. Entre 1910 et 1935, la pierre et le style néo-Tudor furent maintes fois utilisés pour les écoles, les églises et les édifices publics.

23.E.19 Victoria et Sherbrooke

Le passage des tramways sur l'avenue Victoria, les rues Sherbrooke et Sainte-Catherine, de même que la présence des gares du Canadien Pacifique (la première, au pied de l'avenue Abbott, la seconde au pied de l'avenue Victoria, laquelle demeure inoccupée) ont mené au développement commercial de ce secteur dans les années 1890. Très circonspects quant aux types d'habitation permis dans les limites de leur ville, les Westmountais se révélèrent encore plus intransigeants quant aux types de commerces établis chez eux. Seuls les établissements de service, les magasins d'alimentation, les cordonniers, les banques, etc., reçurent leur assentiment. La plupart des bâtiments anciens, sur la rue Sherbrooke, incluant plusieurs maisons majoritairement en rangées, sont restés intacts, créant une ambiance charmante. Par contre, sur l'avenue Victoria, plusieurs bâtiments ont été démolis, remplacés par des édifices à bureaux et des appartements d'inspiration moderne.

23.E.20 Sherbrooke et parc Westmount

Malgré une circulation routière assez dense et de nombreux essais de commercialisation, la rue Sherbrooke a tout de même conservé son caractère résidentiel dans la portion est, aux alentours de l'hôtel de ville, grâce aux appartements datant de 1913 environ. La portion ouest est devenue le centre culturel et récréatif de la ville grâce aux projets mis de l'avant par le *Côte St. Antoine Improvement Committee* qui orchestra la création du parc Westmount (autrefois le Victoria Jubilee Park en hommage au jubilé de la reine en 1897), de la bibliothèque municipale de Westmount et du Victoria Hall.

23.E.21 Résidence de *Lower Westmount*

Ce secteur plat, central et facile d'accès comprend de belles grandes maisons isolées de la circulation de la rue Sherbrooke par des appartements. Les premières maisons de style Queen Anne très élaboré ont été construites dans les années 1880 sur les avenues Metcalfe et Melbourne. Les autres avenues ont été mises en valeur une à une d'ouest en est à mesure que les Soeurs Grises ont vendu leurs propriétés. L'une des dernières à être ainsi mises en valeur, l'avenue Redfern (du nom d'un ancien maire partisan de la résidence de type villa) présente des résidences à toit plat, sur de grands terrains.

23.E.22 Les alentours de l'église Saint-Léon

La construction débuta dans ce secteur à la fin des années 1870 et prit son envol dans les années 1890 avec la construction de plusieurs ensembles de maisons en rangée de pierre sur l'avenue Olivier. Au cours des vingt années subséquentes, d'élégants appartements (dont l'un des premiers à Westmount, construit en 1907 sur De Maisonneuve) et des maisons en rangée apparurent. Ce secteur devint à Westmount le centre d'un style de vie urbaine luxueuse. Ce secteur comprend deux églises importantes, dont l'une occupe, avec l'école Saint-Léon, les deux tiers d'un pâté de rue.

23.E.23 Greene et Sainte-Catherine

Le passage des tramways sur l'avenue Greene et la rue Sainte-Catherine dans les années 1890 provoqua la mise en valeur commerciale de ces rues. Très sélectifs quant aux types d'habitations à privilégier dans leur ville, les Westmountais se montrèrent encore plus intransigeants pour ce qui est du type de commerce que l'on pouvait y pratiquer. Ils ne permirent que des établissements de service, des magasins d'alimentation, des cordonneries, des banques, etc. Ce secteur a subi d'importantes modifications au cours des années: on y a remplacé les bâtiments plus anciens par de nouveaux bâtiments intégrés avec plus ou moins de bonheur. L'avenue Greene s'est taillée une place en tant que rue commerçante de bon ton tandis que la rue Sainte-Catherine s'apparente plus à la grande ville, étant donné sa proximité du centre-ville de Montréal.

23.E.24 Wood et Elm, au sud de Sherbrooke

Ce petit secteur a été construit entre 1885 et 1905 alors que de petits investisseurs et des promoteurs immobiliers s'affairaient à ériger de petits projets de maisons en rangée de huit unités ou moins généralement dans la basse ville. On préféra la pierre locale à la brique comme matériau de revêtement pour la plupart des maisons et l'on retrouve souvent la fausse mansarde plutôt que le simple parapet au niveau des toits.

23.E.25 Collège Dawson

L'édifice qui abrite présentement le Collège Dawson a été connu pendant plus des trois quarts du présent siècle comme la maison mère des soeurs de la Congrégation Notre-Dame. Construit entre 1905 et 1908 sur les terres autrefois détenues par les sulpiciens, ce complexe conventuel est sis en plein centre d'un lot immense (48 903 mètres carrés), soit à peu près l'équivalent de trois pâtés de rue. L'architecte, Jean-Omer Marchand en a esquissé les plans dans le style Beaux-Arts ; il s'agissait pour lui d'une première commande majeure à Montréal à son retour de l'École des Beaux-Arts de Paris. La

façade sur Sherbrooke est la plus opulente, s'inspirant à la fois des architectures romane et Renaissance. En 1977, le ministère des Affaires culturelles classait toute la propriété comme site historique. Le recyclage et les rénovations, débutés au milieu des années 1980 ont laissé peu de traces sur la façade de la rue Sherbrooke. D'autre part, à la fin des travaux, une nouvelle aile linéaire viendra masquer la façade sur De Maisonneuve au niveau de la rue. Tous les édifices auxiliaires ont été démolis, à l'exception d'un seul.

23.E.26 Secteur Somerville

Des membres de la famille Hurtubise ont vendu cette partie de la ferme à des investisseurs au début des années 1880; la mise en valeur en débuta dix ans plus tard, suscitée par la présence du tramway sur la rue Sainte-Catherine et l'avenue Victoria et la construction d'une première gare du C.P. près de l'avenue Abbott, en 1889, et d'une seconde, toujours existante, en 1907. Composé presque exclusivement de maisons en rangée de brique, il s'agissait du plus grand projet de ce genre à Westmount. Dans ce secteur, des détails architecturaux (comme des tourelles) sur les unités de coin et au début des ensembles rehaussent des constructions par ailleurs modestes. La partie sud comprend de nouvelles tours, des maisons détachées et jumelées et quelques anciennes maisons de campagne qui font dos à la rue Sainte-Catherine (laquelle s'apparente plus à une autoroute dans ce secteur).

23.E.27 Sur le site de l'ancienne boulangerie

Ces maisons en rangée de deux et trois étages furent construites au milieu des années 1970, ajoutant une touche moderne à ce secteur mis en valeur près de quatre-vingt-dix ans plus tôt. Elles s'intègrent au tissu urbain grâce à leurs proportions, leurs dimensions et l'usage de la brique. Ces maisons ont remplacé des maisons plus anciennes, de même que la boulangerie Wonder, la première usine de POM bâtie en 1907, l'une des premières boulangeries mécanisées.

23.E.28 Avenue Grosvenor

Cette partie de l'avenue Grosvenor au sud de la rue Sherbrooke se distingue des rues avoisinantes par la densité, la forme, les proportions et le genre de bâtiments. Elle se compose presque exclusivement de modestes ensembles de maisons en rangée de brique de deux étages, bien alignées et serrées les unes contre les autres. Plusieurs sont des duplex, ce qui ajoute à la densité du secteur. C'est la construction de la seconde gare du Canadien Pacifique au pied de l'avenue Victoria qui a suscité à la fin du XIX^e siècle une mise en valeur de ce type, en assurant un transport rapide vers le centre-ville de Montréal.

23.E.29 Lansdowne et Roslyn, au sud de Sherbrooke

C'est l'aménagement du premier parc public de Westmount au tournant du siècle qui lança la mise en valeur de ce secteur. Formé en 1890, le *Côte St. Antoine Committee* fut à l'origine de la création d'un parc afin de commémorer le jubilé de la Reine Victoria en 1897. Autrefois une artère très achalandée, l'avenue Lansdowne, présente un assortiment de types et de styles de bâtiments, tandis que, avec ses maisons jumelées, l'avenue Roslyn a été planifiée et mise en valeur de façon ordonnée.

23.E.30 Les Tours de Westmount

La croissance urbaine et économique des années 1960 lança la mise en valeur de ce secteur situé au sud. À la suite d'une révision du règlement de zonage permettant de plus fortes densités et des fonctions commerciales, des pâtés entiers de maisons et de bâtiments (avenues Elm et Wood) furent démolis, ce qui fit jeter les hauts cris aux citoyens. Deux projets mixtes en hauteur furent lancés coup sur coup pour Expo 67, soit Westmount Square et la Place Alexis Nihon (autrefois le terrain de baseball des Royaux de Montréal). Le premier est signé par l'architecte Mies Van der Rohe et représente un des exemples les plus frappants du style international. Les deux autres projets du secteur, des copropriétés de luxe en hauteur ont été construits vers la fin des années 1980.

23.E.31 Les abords de Blenheim Place

L'ouverture de la première gare de Westmount à l'intersection de l'avenue Abbott favorisa la mise en valeur des petites rues entre la rue Sainte-Catherine et l'emprise du CP, avec la construction de maisons en rangée, de style victorien. Blenheim Place est unique : l'ensemble se compose de seize façades identiques, pratiquement intactes, chacune se démarquant à son tarabiscotage de couleurs gaies. Sur la rue Sainte-Catherine, où passait le tramway, on retrouve une variété de bâtiments, dont des appartements et des maisons en rangée converties en bureaux.

23.E.32 De Maisonneuve, autour du parc Westmount

Quoique l'on retrouve le boulevard De Maisonneuve (autrefois l'avenue Western) et l'avenue Metcalfe sur des cartes datant de 1879, ce n'est que vingt ans plus tard que débuta leur mise en valeur alors que Westmount était en plein boum immobilier. La mise en valeur des avenues Kensington et Melville (autrefois Elgin) suivit quelque peu après. Ce secteur est plutôt dense, avec des maisons presque toutes attachées, à l'alignement irrégulier. Quoique le caractère d'origine de ce secteur ait été quelque peu perturbé par la démolition de nombreuses maisons et la construction d'appartements, on y trouve encore de beaux bâtiments de brique et de pierre. Au milieu des années 1980, le boulevard De Maisonneuve a été coupé à l'avenue Melville afin d'ajouter de l'espace vert au parc Westmount et ainsi réduire la circulation routière dans ce secteur .

23.E.33 Hallowell-Weredale

Construit sur l'ancien fief Saint-Joseph, ce secteur forme un cul-de-sac au bord de l'escarpement. On y retrouve environ 240 bâtiments dont la très grande majorité sont des maisons de ville attachées, plutôt luxueuses et éclectiques sur le boulevard Dorchester (construites entre 1870 et 1890), modestes mais dynamiques à l'est de l'avenue Greene (aussi construites autour de 1870-1890), raisonnables et sans prétention à l'ouest de l'avenue Greene (construites autour de 1890- 1914). Il s'agit du premier projet de Westmount à comprendre des ruelles arrière asphaltées. Sur Weredale Park, l'ancien chemin d'accès circulaire au domaine Weredale, on retrouve des bâtiments disparates retirés dans un coin tranquille.

23.E.34 Rue Saint-Antoine

Ce secteur est quelque peu isolé du reste de Westmount étant donné la barrière physique que représente l'escarpement et l'autoroute. Il se compose en grande partie de

triplex de pierre attachés et construits dans les années 1890, qui se distinguent par des escaliers extérieurs droits et escarpés. Ce genre de construction typique de Montréal se retrouve rarement à Westmount, quoiqu'il en existe quelques autres exemples disséminés à travers le secteur sud-ouest. Ce secteur comprend aussi d'anciens bâtiments industriels comme le campus Selby du collège Dawson.

23.E.35 Autour de Park Place

Ce secteur situé au sud du parc Westmount se distingue surtout par ses appartements, construits après la Première Guerre mondiale et ceux de réalisation récente. Les bâtiments autour d'Academy Road et de Park Place forment l'un des ensembles les plus cohérents et les plus agréables en termes de hauteur, de volume et de style. Le style néo-Tudor, très populaire pendant l'entre-deux-guerres se retrouve sur presque tous les bâtiments plus anciens. L'intersection curviligne de Sainte-Catherine et Lansdowne, de même que le pont Gien (1892) ajoutent une touche pittoresque, quelque peu altérée cependant par la construction récente d'une tour d'habitation.

b. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante

Le texte justificatif pour chacun des secteurs sont extraits de la fiche correspondante du document *Rénover et construire à Westmount*.

23.I.1 Les abords de l'oratoire Saint-Joseph

D'abord propriété de Murray et Raynes, la majeure partie de ce plateau situé près du sommet de la colline Westmount était utilisée par le Westmount Golf Links durant la première partie du XX^e siècle. Bien qu'avant la Seconde Guerre mondiale les rues aient été tracées et les lots subdivisés en prévision de résidences de grande classe, ce secteur a été développé surtout après la guerre, comme en témoigne son architecture moderne. Le secteur comprend donc quelques maisons construites avant la guerre et de nombreuses autres plus récentes d'inspiration Renaissance.

23.I.2 La cour Glen

Cette section située à l'extrémité sud-ouest de Westmount est occupée par l'ancienne gare du Canadien Pacifique laquelle est présentement vacante. Un trait dominant de ce secteur est l'escarpement et la voie élevée qui le traverse. L'ancienne cour Glen du CP se situe sur le bord de l'escarpement à l'extrémité ouest, et est visible d'aussi loin que du parc King George.

23.I.3 Autour de Westmount High School

Ce secteur plus au sud perdit à jamais son caractère intimiste avec la vague de renouveau urbain qui s'abattit sur les villes nord-américaines au cours des années 1960. On vit apparaître sur la rue Sainte-Catherine et le boulevard De Maisonneuve des appartements dont les dimensions n'avaient aucune commune mesure avec les bâtiments de faible hauteur du voisinage. Le Westmount High School remplaça le Montreal Amateur Athletic Club et de nombreuses maisons en rangée. Ce faisant, les familles déplacées par la construction de l'autoroute furent relogées dans des logements publics bas de gamme sur l'avenue Hillside. Le secteur Hillside accueillait traditionnellement des activités de nature industrielle, entre autres les carrières de pierre

qui employaient 300 personnes autour des années 1910, les entrepôts, les garages de la Montreal Water and Power, le Riding Academy et ses écuries.

23.1.4 Les alentours de la cour Glen

Cette section située dans le secteur sud-ouest de Westmount abrite maintenant des bâtiments industriels, pour la plupart, dont bon nombre appartiennent à la Ville de Westmount. Il s'agit des garages d'entretien et d'entreposage du service des Travaux publics, de même que de l'édifice du Westmount Hydro, construit en 1906, qui, à l'origine, produisait de l'électricité à partir de déchets. Un trait dominant de ce secteur est l'escarpement et la voie élevée qui le traverse.

c. Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle

Tous les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle, qu'ils fassent ou non partie d'un secteur de valeur patrimoniale défini dans le présent document, sont inclus dans la liste qui suit :

Tous les bâtiments qui portent la cote 1 ou 1* font partie de cette liste de bâtiments exceptionnels.

126	Avenue Abbott
128	Avenue Abbott
138	Avenue Abbott
142	Avenue Abbott
12	Avenue Aberdeen
18	Avenue Aberdeen
36	Avenue Aberdeen
45	Avenue Aberdeen
49	Avenue Aberdeen
50	Avenue Aberdeen
111	Avenue Aberdeen
699	Avenue Aberdeen
700	Avenue Aberdeen
20	Academy Road
44-46	Academy Road
413	Avenue Argyle
442	Avenue Argyle
444	Avenue Argyle
446	Avenue Argyle
448	Avenue Argyle
454	Avenue Argyle
456	Avenue Argyle
458	Avenue Argyle

460	Avenue Argyle
467	Avenue Argyle
469	Avenue Argyle
471	Avenue Argyle
473	Avenue Argyle
475	Avenue Argyle
479	Avenue Argyle
481	Avenue Argyle
484	Avenue Argyle
486	Avenue Argyle
488	Avenue Argyle
490	Avenue Argyle
523	Avenue Argyle
540	Avenue Argyle
559	Avenue Argyle
563	Avenue Argyle
598	Avenue Argyle
600	Avenue Argyle
608	Avenue Argyle
610	Avenue Argyle
612	Avenue Argyle
614	Avenue Argyle
644	Avenue Argyle
415-417	Avenue Argyle
20	Avenue Arlington
22	Avenue Arlington
26	Avenue Arlington
28	Avenue Arlington
32	Avenue Arlington
34	Avenue Arlington
40	Avenue Arlington
41	Avenue Arlington
42	Avenue Arlington
45	Avenue Arlington
47	Avenue Arlington
49	Avenue Arlington
53	Avenue Arlington
57	Avenue Arlington
59	Avenue Arlington

33-35	Avenue Arlington
37-39	Avenue Arlington
1200	Avenue Atwater
4	Belfrage Road
1	Avenue Bellevue
12	Avenue Bellevue
14	Avenue Bellevue
27	Avenue Bellevue
68	Belmont Crescent
70	Belmont Crescent
72	Belmont Crescent
51	Belvedere Circle
55	Belvedere Place
65	Belvedere Place
70	Belvedere Place
74	Belvedere Place
76	Belvedere Place
15	Belvedere Road
32	Belvedere Road
38	Belvedere Road
40	Belvedere Road
49	Belvedere Road
51	Belvedere Road
55	Belvedere Road
58	Belvedere Road
61	Belvedere Road
64	Belvedere Road
68	Belvedere Road
103	Blenheim Place
104	Blenheim Place
105	Blenheim Place
106	Blenheim Place
107	Blenheim Place
108	Blenheim Place
109	Blenheim Place
110	Blenheim Place
111	Blenheim Place
112	Blenheim Place

113	Blenheim Place
114	Blenheim Place
115	Blenheim Place
116	Blenheim Place
117	Blenheim Place
119	Blenheim Place
5	Braeside Place
6	Braeside Place
10	Braeside Place
614	Avenue Carleton
3218	Avenue Cedar
3219	Avenue Cedar
3228	Avenue Cedar
3246	Avenue Cedar
3250	Avenue Cedar
3261	Avenue Cedar
3262	Avenue Cedar
3270	Avenue Cedar
3274	Avenue Cedar
3274	Avenue Cedar
3282	Avenue Cedar
3283	Avenue Cedar
3284	Avenue Cedar
3303	Avenue Cedar
42	Avenue Chesterfield
48	Avenue Chesterfield
50	Avenue Chesterfield
54	Avenue Chesterfield
57	Avenue Chesterfield
59	Avenue Chesterfield
60	Avenue Chesterfield
61	Avenue Chesterfield
62	Avenue Chesterfield
63	Avenue Chesterfield
65	Avenue Chesterfield
66	Avenue Chesterfield
68	Avenue Chesterfield
70	Avenue Chesterfield

72	Avenue Chesterfield
21-23	Avenue Chesterfield
25-27	Avenue Chesterfield
29-31	Avenue Chesterfield
33-35	Avenue Chesterfield
37-39	Avenue Chesterfield
56-58	Avenue Chesterfield
85	Avenue Church Hill
88	Avenue Church Hill
51	Avenue Clandeboye
55	Avenue Clandeboye
57	Avenue Clandeboye
59	Avenue Clandeboye
61	Avenue Clandeboye
63	Avenue Clandeboye
65	Avenue Clandeboye
67	Avenue Clandeboye
69	Avenue Clandeboye
73	Avenue Clandeboye
125	Avenue Clandeboye
127	Avenue Clandeboye
130	Avenue Clandeboye
131	Avenue Clandeboye
132	Avenue Clandeboye
135	Avenue Clandeboye
141	Avenue Clandeboye
418	Avenue Claremont
449	Avenue Claremont
501	Avenue Claremont
544	Avenue Claremont
550	Avenue Claremont
221	Avenue Clarke
237	Avenue Clarke
239	Avenue Clarke
241	Avenue Clarke
331	Avenue Clarke
343	Avenue Clarke
387	Avenue Clarke

389	Avenue Clarke
395	Avenue Clarke
403	Avenue Clarke
405	Avenue Clarke
407	Avenue Clarke
411	Avenue Clarke
461	Avenue Clarke
473	Avenue Clarke
512	Avenue Clarke
519	Avenue Clarke
529	Avenue Clarke
603	Avenue Clarke
604	Avenue Clarke
609	Avenue Clarke
610	Avenue Clarke
615	Avenue Clarke
617	Avenue Clarke
619	Avenue Clarke
621	Avenue Clarke
626	Avenue Clarke
632	Avenue Clarke
634	Avenue Clarke
636	Avenue Clarke
55	Avenue Columbia
57	Avenue Columbia
59	Avenue Columbia
61	Avenue Columbia
63	Avenue Columbia
92	Avenue Columbia
100	Avenue Columbia
102	Avenue Columbia
110	Avenue Columbia
104-106	Avenue Columbia
50-52	Avenue Columbia
54-56	Avenue Columbia
96-98	Avenue Columbia
1	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
3	Chemin de la Côte-Saint-Antoine

5	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
7	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
9	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
11	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
35	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
37	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
39	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
95	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
105	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
107	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
115	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
131	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
147	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
149	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
168	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
178	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
184	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
188	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
202	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
316	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
318	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
320	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
334	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
354	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
356	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
397	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
420	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
466	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
471	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
515	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
561	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
563	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
594	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
596	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
598	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
600	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
602	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
604	Chemin de la Côte-Saint-Antoine

649	Chemin de la Côte-Saint-Antoine
3120	Daulac Road
3122	Daulac Road
58	De Lavigne Road
60	De Lavigne Road
4119	boulevard De Maisonneuve Ouest
4151	boulevard De Maisonneuve Ouest
4155	boulevard De Maisonneuve Ouest
4210	boulevard De Maisonneuve Ouest
4212	boulevard De Maisonneuve Ouest
4214	boulevard De Maisonneuve Ouest
4215	boulevard De Maisonneuve Ouest
4216	boulevard De Maisonneuve Ouest
4217	boulevard De Maisonneuve Ouest
4219	boulevard De Maisonneuve Ouest
4250	boulevard De Maisonneuve Ouest
4262	boulevard De Maisonneuve Ouest
4266	boulevard De Maisonneuve Ouest
4270	boulevard De Maisonneuve Ouest
4280	boulevard De Maisonneuve Ouest
4281	boulevard De Maisonneuve Ouest
4285	boulevard De Maisonneuve Ouest
4290	boulevard De Maisonneuve Ouest
4293	boulevard De Maisonneuve Ouest
4297	boulevard De Maisonneuve Ouest
4299	boulevard De Maisonneuve Ouest
4311	boulevard De Maisonneuve Ouest
4323	boulevard De Maisonneuve Ouest
4325	boulevard De Maisonneuve Ouest
4378	boulevard De Maisonneuve Ouest
4450	boulevard De Maisonneuve Ouest
4453	boulevard De Maisonneuve Ouest
4454	boulevard De Maisonneuve Ouest
4458	boulevard De Maisonneuve Ouest
4459	boulevard De Maisonneuve Ouest
4462	boulevard De Maisonneuve Ouest
4465	boulevard De Maisonneuve Ouest
4471	boulevard De Maisonneuve Ouest

4473	boulevard De Maisonneuve Ouest
4475	boulevard De Maisonneuve Ouest
4477	boulevard De Maisonneuve Ouest
4479	boulevard De Maisonneuve Ouest
4481	boulevard De Maisonneuve Ouest
4695	boulevard De Maisonneuve Ouest
4700	boulevard De Maisonneuve Ouest
4817	boulevard De Maisonneuve Ouest
4824	boulevard De Maisonneuve Ouest
4826	boulevard De Maisonneuve Ouest
4827	boulevard De Maisonneuve Ouest
4831	boulevard De Maisonneuve Ouest
4833	boulevard De Maisonneuve Ouest
4121-4125	boulevard De Maisonneuve Ouest
4127-4131	boulevard De Maisonneuve Ouest
4274-4278	boulevard De Maisonneuve Ouest
4286-4288	boulevard De Maisonneuve Ouest
4287-4289	boulevard De Maisonneuve Ouest
4006	Boulevard Dorchester Ouest
4020	Boulevard Dorchester Ouest
4022	Boulevard Dorchester Ouest
4024	Boulevard Dorchester Ouest
4026	Boulevard Dorchester Ouest
4030	Boulevard Dorchester Ouest
4034	Boulevard Dorchester Ouest
4038	Boulevard Dorchester Ouest
4042	Boulevard Dorchester Ouest
4046	Boulevard Dorchester Ouest
4064	Boulevard Dorchester Ouest
4100	Boulevard Dorchester Ouest
4128	Boulevard Dorchester Ouest
4130	Boulevard Dorchester Ouest
4132	Boulevard Dorchester Ouest
4134	Boulevard Dorchester Ouest
4136	Boulevard Dorchester Ouest
4138	Boulevard Dorchester Ouest
4140	Boulevard Dorchester Ouest
4160	Boulevard Dorchester Ouest

4166	Boulevard Dorchester Ouest
4168	Boulevard Dorchester Ouest
4170	Boulevard Dorchester Ouest
4172	Boulevard Dorchester Ouest
4224	Boulevard Dorchester Ouest
4258	Boulevard Dorchester Ouest
4260	Boulevard Dorchester Ouest
4262	Boulevard Dorchester Ouest
4264	Boulevard Dorchester Ouest
4266	Boulevard Dorchester Ouest
4270	Boulevard Dorchester Ouest
4274	Boulevard Dorchester Ouest
4278	Boulevard Dorchester Ouest
4280	Boulevard Dorchester Ouest
4292	Boulevard Dorchester Ouest
4294	Boulevard Dorchester Ouest
4296	Boulevard Dorchester Ouest
4298	Boulevard Dorchester Ouest
4156-4158	Boulevard Dorchester Ouest
4220-4222	Boulevard Dorchester Ouest
17	Edgehill Road
21	Edgehill Road
24	Edgehill Road
36	Edgehill Road
38	Edgehill Road
40	Edgehill Road
157	Edgehill Road
205	Edgehill Road
309	Avenue Elm
311	Avenue Elm
313	Avenue Elm
317	Avenue Elm
318	Avenue Elm
320	Avenue Elm
322	Avenue Elm
324	Avenue Elm
356	Avenue Elm
360	Avenue Elm

364	Avenue Elm
365	Avenue Elm
367	Avenue Elm
368	Avenue Elm
369	Avenue Elm
370	Avenue Elm
372	Avenue Elm
379	Avenue Elm
381	Avenue Elm
423	Avenue Elm
425	Avenue Elm
426	Avenue Elm
428	Avenue Elm
433	Avenue Elm
434	Avenue Elm
435	Avenue Elm
436	Avenue Elm
443	Avenue Elm
445	Avenue Elm
447	Avenue Elm
449	Avenue Elm
450	Avenue Elm
453	Avenue Elm
454	Avenue Elm
455	Avenue Elm
456	Avenue Elm
457	Avenue Elm
458	Avenue Elm
459	Avenue Elm
460	Avenue Elm
461	Avenue Elm
462	Avenue Elm
463	Avenue Elm
464	Avenue Elm
465	Avenue Elm
483	Avenue Elm
484	Avenue Elm
485	Avenue Elm

488	Avenue Elm
492	Avenue Elm
493	Avenue Elm
494	Avenue Elm
495	Avenue Elm
499	Avenue Elm
305-307	Avenue Elm
352-354	Avenue Elm
437-439	Avenue Elm
8	Avenue Forden
9	Avenue Forden
11	Avenue Forden
29	Avenue Forden
30	Avenue Forden
31	Avenue Forden
41	Avenue Forden
49	Avenue Forden
53	Avenue Forden
65	Avenue Forden
17-19	Avenue Forden
34	Forden Crescent
36	Forden Crescent
38	Forden Crescent
40	Forden Crescent
45	Forden Crescent
46	Forden Crescent
50	Forden Crescent
52	Forden Crescent
54	Forden Crescent
58	Forden Crescent
62	Forden Crescent
64	Forden Crescent
66	Forden Crescent
67	Forden Crescent
68	Forden Crescent
70	Forden Crescent
11	Avenue Gladstone
15	Avenue Gladstone

995	Glen Road
21	Gordon Crescent
52	Gordon Crescent
1109	Avenue Greene
1110	Avenue Greene
1111	Avenue Greene
1112	Avenue Greene
1113	Avenue Greene
1114	Avenue Greene
1115	Avenue Greene
1116	Avenue Greene
1117	Avenue Greene
1118	Avenue Greene
1119	Avenue Greene
1120	Avenue Greene
1227	Avenue Greene
1235	Avenue Greene
1304	Avenue Greene
1365	Avenue Greene
1110-1120	Avenue Greene
1208-1210	Avenue Greene
1212-1214	Avenue Greene
1216-1218	Avenue Greene
1223-1225	Avenue Greene
1367-1369	Avenue Greene
19	Avenue Grenville
323	Avenue Grosvenor
447	Avenue Grosvenor
449	Avenue Grosvenor
492	Avenue Grosvenor
494	Avenue Grosvenor
530	Avenue Grosvenor
632	Avenue Grosvenor
438-440	Avenue Grosvenor
442-444	Avenue Grosvenor
446-448	Avenue Grosvenor
450-452	Avenue Grosvenor
454-456	Avenue Grosvenor

458-460	Avenue Grosvenor
462-464	Avenue Grosvenor
466-468	Avenue Grosvenor
2	Grove Park
4	Grove Park
6	Grove Park
7	Grove Park
8	Grove Park
9	Grove Park
10	Grove Park
11	Grove Park
12	Grove Park
15	Grove Park
17	Grove Park
21	Grove Park
89	Avenue Hallowell
91	Avenue Hallowell
93	Avenue Hallowell
95	Avenue Hallowell
61-63	Avenue Hallowell
65-67	Avenue Hallowell
69-71	Avenue Hallowell
73-75	Avenue Hallowell
168	Avenue Hillside
41	Avenue Holton
43	Avenue Holton
45	Avenue Holton
47	Avenue Holton
51	Avenue Holton
53	Avenue Holton
55	Avenue Holton
57	Avenue Holton
245	Avenue Kensington
311	Avenue Kensington
312	Avenue Kensington
321	Avenue Kensington
328	Avenue Kensington
330	Avenue Kensington

333	Avenue Kensington
357	Avenue Kensington
361	Avenue Kensington
400	Avenue Kensington
401	Avenue Kensington
420	Avenue Kensington
450	Avenue Kensington
375	Kitchener Avenue
331	Avenue Lansdowne
370	Avenue Lansdowne
429	Avenue Lansdowne
433	Avenue Lansdowne
501	Avenue Lansdowne
520	Avenue Lansdowne
522	Avenue Lansdowne
524	Avenue Lansdowne
526	Avenue Lansdowne
528	Avenue Lansdowne
530	Avenue Lansdowne
606	Avenue Lansdowne
325-327	Avenue Lansdowne
508-510	Avenue Lansdowne
5	Lansdowne Ridge
107	Avenue Lewis
109	Avenue Lewis
111	Avenue Lewis
113	Avenue Lewis
115	Avenue Lewis
116	Avenue Lewis
117	Avenue Lewis
118	Avenue Lewis
119	Avenue Lewis
120	Avenue Lewis
121	Avenue Lewis
122	Avenue Lewis
750	Avenue Lexington
750	Avenue Lexington
753	Avenue Lexington

756	Avenue Lexington
757	Avenue Lexington
775	Avenue Lexington
807	Avenue Lexington
11	Avenue Melbourne
12	Avenue Melbourne
14	Avenue Melbourne
16	Avenue Melbourne
18	Avenue Melbourne
349-351	Avenue Melville
156	Avenue Metcalfe
160	Avenue Metcalfe
164	Avenue Metcalfe
218	Avenue Metcalfe
220	Avenue Metcalfe
222	Avenue Metcalfe
224	Avenue Metcalfe
234	Avenue Metcalfe
250	Avenue Metcalfe
252	Avenue Metcalfe
254	Avenue Metcalfe
255	Avenue Metcalfe
256	Avenue Metcalfe
257	Avenue Metcalfe
258	Avenue Metcalfe
259	Avenue Metcalfe
332	Avenue Metcalfe
333	Avenue Metcalfe
338	Avenue Metcalfe
340	Avenue Metcalfe
344	Avenue Metcalfe
364	Avenue Metcalfe
374	Avenue Metcalfe
375	Avenue Metcalfe
376	Avenue Metcalfe
377	Avenue Metcalfe
378	Avenue Metcalfe
380	Avenue Metcalfe

382	Avenue Metcalfe
384	Avenue Metcalfe
418	Avenue Metcalfe
420	Avenue Metcalfe
422	Avenue Metcalfe
424	Avenue Metcalfe
426	Avenue Metcalfe
428	Avenue Metcalfe
430	Avenue Metcalfe
432	Avenue Metcalfe
434	Avenue Metcalfe
451	Avenue Montrose
4294	Avenue Montrose
4295	Avenue Montrose
4298	Avenue Montrose
4299	Avenue Montrose
4351	Avenue Montrose
4353	Avenue Montrose
4355	Avenue Montrose
4357	Avenue Montrose
4359	Avenue Montrose
4360	Avenue Montrose
4361	Avenue Montrose
4363	Avenue Montrose
4373	Avenue Montrose
4375	Avenue Montrose
4386	Avenue Montrose
4481	Avenue Montrose
400	Avenue Mount Pleasant
419	Avenue Mount Pleasant
421	Avenue Mount Pleasant
423	Avenue Mount Pleasant
425	Avenue Mount Pleasant
427	Avenue Mount Pleasant
433	Avenue Mount Pleasant
435	Avenue Mount Pleasant
437	Avenue Mount Pleasant
439	Avenue Mount Pleasant

446	Avenue Mount Pleasant
455	Avenue Mount Pleasant
457	Avenue Mount Pleasant
459	Avenue Mount Pleasant
461	Avenue Mount Pleasant
463	Avenue Mount Pleasant
465	Avenue Mount Pleasant
474	Avenue Mount Pleasant
476	Avenue Mount Pleasant
478	Avenue Mount Pleasant
487	Avenue Mount Pleasant
488	Avenue Mount Pleasant
498	Avenue Mount Pleasant
524	Avenue Mount Pleasant
526	Avenue Mount Pleasant
534	Avenue Mount Pleasant
536	Avenue Mount Pleasant
441-445	Avenue Mount Pleasant
447-449	Avenue Mount Pleasant
451-453	Avenue Mount Pleasant
476	Avenue Mountain
490	Avenue Mountain
504	Avenue Mountain
1	Avenue Murray
4	Avenue Murray
9	Avenue Murray
627	Avenue Murray Hill
40	Avenue Oakland
61	Avenue Oakland
250	Avenue Olivier
254	Avenue Olivier
256	Avenue Olivier
262	Avenue Olivier
266	Avenue Olivier
339	Avenue Olivier
343	Avenue Olivier
349	Avenue Olivier
351	Avenue Olivier

353	Avenue Olivier
355	Avenue Olivier
356	Avenue Olivier
358	Avenue Olivier
364	Avenue Olivier
373	Avenue Olivier
375	Avenue Olivier
379	Avenue Olivier
381	Avenue Olivier
383	Avenue Olivier
12	Park Place
4	Parkman Place
6	Parkman Place
8	Parkman Place
10	Parkman Place
12	Parkman Place
14	Parkman Place
7	Place de Ramezay
325	Rue Rue Prince-Albert
327	Rue Prince-Albert
329	Rue Prince-Albert
331	Rue Prince-Albert
333	Rue Prince-Albert
339	Rue Prince-Albert
445	Rue Prince-Albert
447	Rue Prince-Albert
477	Rue Prince-Albert
351-355	Rue Prince-Albert
1	Rue Prospect
2	Rue Prospect
3	Rue Prospect
21	Rue Prospect
23	Rue Prospect
25	Rue Prospect
27	Rue Prospect
29	Rue Prospect
33	Rue Prospect
35	Rue Prospect

37	Rue Prospect
39	Rue Prospect
41	Rue Prospect
43	Rue Prospect
45	Rue Prospect
47	Rue Prospect
53	Rue Prospect
65	Rue Prospect
10	Ramezay Road
21	Ramezay Road
24	Ramezay Road
29	Ramezay Road
31	Ramezay Road
319	Avenue Redfern
323	Avenue Redfern
327	Avenue Redfern
328	Avenue Redfern
346	Avenue Redfern
354	Avenue Redfern
356	Avenue Redfern
364	Avenue Redfern
363-367	Avenue Redfern
1	Avenue Rosemount
5	Avenue Rosemount
25	Avenue Rosemount
27	Avenue Rosemount
36	Avenue Rosemount
37	Avenue Rosemount
39	Avenue Rosemount
44	Avenue Rosemount
47	Avenue Rosemount
49	Avenue Rosemount
52	Avenue Rosemount
60	Avenue Rosemount
61	Avenue Rosemount
62	Avenue Rosemount
26-28	Avenue Rosemount
57	Rosemount Crescent

64	Rosemount Crescent
65	Rosemount Crescent
66	Rosemount Crescent
68	Rosemount Crescent
70	Rosemount Crescent
79	Rosemount Crescent
413	Avenue Roslyn
430	Avenue Roslyn
432	Avenue Roslyn
475	Avenue Roslyn
515	Avenue Roslyn
516	Avenue Roslyn
517	Avenue Roslyn
536	Avenue Roslyn
543	Avenue Roslyn
545	Avenue Roslyn
549	Avenue Roslyn
558	Avenue Roslyn
564	Avenue Roslyn
572	Avenue Roslyn
574	Avenue Roslyn
599	Avenue Roslyn
636	Avenue Roslyn
687	Avenue Roslyn
8	Severn Avenue
16	Severn Avenue
18	Severn Avenue
3040	Rue Sherbrooke Ouest
3055	Rue Sherbrooke Ouest
4101	Rue Sherbrooke Ouest
4103	Rue Sherbrooke Ouest
4119	Rue Sherbrooke Ouest
4168	Rue Sherbrooke Ouest
4200	Rue Sherbrooke Ouest
4250	Rue Sherbrooke Ouest
4287	Rue Sherbrooke Ouest
4291	Rue Sherbrooke Ouest
4324	Rue Sherbrooke Ouest

4326	Rue Sherbrooke Ouest
4328	Rue Sherbrooke Ouest
4330	Rue Sherbrooke Ouest
4462	Rue Sherbrooke Ouest
4464	Rue Sherbrooke Ouest
4470	Rue Sherbrooke Ouest
4472	Rue Sherbrooke Ouest
4488	Rue Sherbrooke Ouest
4490	Rue Sherbrooke Ouest
4547	Rue Sherbrooke Ouest
4549	Rue Sherbrooke Ouest
4555	Rue Sherbrooke Ouest
4574	Rue Sherbrooke Ouest
4585	Rue Sherbrooke Ouest
4624	Rue Sherbrooke Ouest
4626	Rue Sherbrooke Ouest
4755	Rue Sherbrooke Ouest
4769	Rue Sherbrooke Ouest
4873	Rue Sherbrooke Ouest
4875	Rue Sherbrooke Ouest
4896	Rue Sherbrooke Ouest
4922	Rue Sherbrooke Ouest
4924	Rue Sherbrooke Ouest
4926	Rue Sherbrooke Ouest
4927	Rue Sherbrooke Ouest
4928	Rue Sherbrooke Ouest
4935	Rue Sherbrooke Ouest
4937	Rue Sherbrooke Ouest
4338-4342	Rue Sherbrooke Ouest
4868-4870	Rue Sherbrooke Ouest
4872-4880	Rue Sherbrooke Ouest
4877-4879	Rue Sherbrooke Ouest
4881-4883	Rue Sherbrooke Ouest
4882-4884	Rue Sherbrooke Ouest
4886-4888	Rue Sherbrooke Ouest
4890-4892	Rue Sherbrooke Ouest
5002-5018	Rue Sherbrooke Ouest
24	Avenue Somerville

28	Avenue Somerville
32	Avenue Somerville
36	Avenue Somerville
40	Avenue Somerville
41	Avenue Somerville
44	Avenue Somerville
10-14	Avenue Somerville
102-106	Avenue Somerville
16-20	Avenue Somerville
84-88	Avenue Somerville
90-94	Avenue Somerville
96-100	Avenue Somerville
3033-3035	Rue Saint-Antoine Ouest
3129-3133	Rue Saint-Antoine Ouest
3137-3141	Rue Saint-Antoine Ouest
3201-3205	Rue Saint-Antoine Ouest
3207-3211	Rue Saint-Antoine Ouest
3215-3219	Rue Saint-Antoine Ouest
3221-3225	Rue Saint-Antoine Ouest
25	Avenue Stayner
27	Avenue Stayner
29	Avenue Stayner
31	Avenue Stayner
33	Avenue Stayner
35	Avenue Stayner
37	Avenue Stayner
39	Avenue Stayner
41	Avenue Stayner
43	Avenue Stayner
71	Avenue Stayner
4192	Rue Sainte-Catherine Ouest
4505	Rue Sainte-Catherine Ouest
4606	Rue Sainte-Catherine Ouest
4608	Rue Sainte-Catherine Ouest
4610	Rue Sainte-Catherine Ouest
4612	Rue Sainte-Catherine Ouest
4616	Rue Sainte-Catherine Ouest
4620	Rue Sainte-Catherine Ouest

4625	Rue Sainte-Catherine Ouest
4626	Rue Sainte-Catherine Ouest
4628	Rue Sainte-Catherine Ouest
4630	Rue Sainte-Catherine Ouest
4700	Rue Sainte-Catherine Ouest
4848	Rue Sainte-Catherine Ouest
4864	Rue Sainte-Catherine Ouest
4866	Rue Sainte-Catherine Ouest
4870	Rue Sainte-Catherine Ouest
4872	Rue Sainte-Catherine Ouest
4026-4032	Rue Sainte-Catherine Ouest
4100-4104	Rue Sainte-Catherine Ouest
4201-4203	Rue Sainte-Catherine Ouest
4205-4207	Rue Sainte-Catherine Ouest
4209-4211	Rue Sainte-Catherine Ouest
4213-4215	Rue Sainte-Catherine Ouest
4636-4640	Rue Sainte-Catherine Ouest
4642-4646	Rue Sainte-Catherine Ouest
4821-4823	Rue Sainte-Catherine Ouest
4825-4827	Rue Sainte-Catherine Ouest
4845-4849	Rue Sainte-Catherine Ouest
4844	Rue Sainte-Catherine Ouest (Westmount Train Station)
16	Place Saint-Georges
50	Chemin Saint-Sulpice
52	Chemin Saint-Sulpice
54	Chemin Saint-Sulpice
58	Chemin Saint-Sulpice
60	Chemin Saint-Sulpice
64	Chemin Saint-Sulpice
65	Chemin Saint-Sulpice
66	Chemin Saint-Sulpice
1	Summit Circle
1	Summit Circle
22	Summit Circle
36	Summit Circle
90	Summit Circle
24	Summit Crescent
64	Summit Crescent

65	Summit Crescent
78	Summit Crescent
95	Summit Crescent
2	Sunnyside Avenue
6	Sunnyside Avenue
12	Sunnyside Avenue
14	Sunnyside Avenue
18	Sunnyside Avenue
52	Sunnyside Avenue
60	Sunnyside Avenue
61	Sunnyside Avenue
63	Sunnyside Avenue
74	Sunnyside Avenue
77	Sunnyside Avenue
80	Sunnyside Avenue
120	Sunnyside Avenue
122	Sunnyside Avenue
36	Surrey Gardens
40	Surrey Gardens
46	Surrey Gardens
619	Avenue Sydenham
622	Avenue Sydenham
626	Avenue Sydenham
3166	The Boulevard
3172	The Boulevard
3174	The Boulevard
3180	The Boulevard
3182	The Boulevard
3207	The Boulevard
3219	The Boulevard
3233	The Boulevard
3603	The Boulevard
3605	The Boulevard
3617	The Boulevard
3637	The Boulevard
3656	The Boulevard
3657	The Boulevard
3705	The Boulevard

3711	The Boulevard
3733	The Boulevard
3740	The Boulevard
3755	The Boulevard
3781	The Boulevard
3785	The Boulevard
3803	The Boulevard
39	Avenue Thornhill
41	Avenue Thornhill
43	Avenue Thornhill
45	Avenue Thornhill
47	Avenue Thornhill
101	Avenue Upper Bellevue
721	Avenue Upper Belmont
723	Avenue Upper Belmont
758	Avenue Upper Belmont
810	Avenue Upper Belmont
815	Avenue Upper Belmont
818	Avenue Upper Belmont
820	Avenue Upper Belmont
718	Avenue Upper Lansdowne
725	Avenue Upper Lansdowne
729	Avenue Upper Lansdowne
744	Avenue Upper Lansdowne
746	Avenue Upper Lansdowne
815	Avenue Upper Lansdowne
311	Avenue Victoria
320	Avenue Victoria
321	Avenue Victoria
322	Avenue Victoria
323	Avenue Victoria
324	Avenue Victoria
325	Avenue Victoria
326	Avenue Victoria
327	Avenue Victoria
328	Avenue Victoria
329	Avenue Victoria
330	Avenue Victoria

350	Avenue Victoria
494	Avenue Victoria
500	Avenue Victoria
506	Avenue Victoria
507	Avenue Victoria
508	Avenue Victoria
510	Avenue Victoria
512	Avenue Victoria
515	Avenue Victoria
555	Avenue Victoria
565	Avenue Victoria
596	Avenue Victoria
680	Avenue Victoria
706	Avenue Victoria
708	Avenue Victoria
716	Avenue Victoria
452-456	Avenue Victoria
458-462	Avenue Victoria
464-468	Avenue Victoria
489-491	Avenue Victoria
569-571	Avenue Victoria
1	Weredale Park
8	Weredale Park
9	Weredale Park
16	Weredale Park
17	Weredale Park
18	Weredale Park
4330	Avenue Westmount
4332	Avenue Westmount
4333	Avenue Westmount
4334	Avenue Westmount
4339	Avenue Westmount
4353	Avenue Westmount
4354	Avenue Westmount
4358	Avenue Westmount
4360	Avenue Westmount
4363	Avenue Westmount
4364	Avenue Westmount

4389	Avenue Westmount
4390	Avenue Westmount
4699	Avenue Westmount
4873	Avenue Westmount
1	Westmount Square
1	Avenue Winchester
3	Avenue Winchester
5	Avenue Winchester
7	Avenue Winchester
9	Avenue Winchester
11	Avenue Winchester
15	Avenue Winchester
17/19	Avenue Winchester
8	Avenue Windsor
10	Avenue Windsor
4-6	Avenue Windsor
1	Avenue Wood
326	Avenue Wood
332	Avenue Wood
336	Avenue Wood
338	Avenue Wood
340	Avenue Wood
344	Avenue Wood
348	Avenue Wood
352	Avenue Wood
356	Avenue Wood
360	Avenue Wood
364	Avenue Wood
366	Avenue Wood
368	Avenue Wood
370	Avenue Wood
426	Avenue Wood
428	Avenue Wood
430	Avenue Wood
432	Avenue Wood
434	Avenue Wood
436	Avenue Wood
438	Avenue Wood

460	Avenue Wood
462	Avenue Wood
464	Avenue Wood
484	Avenue Wood
486	Avenue Wood
488	Avenue Wood
494	Avenue Wood
496	Avenue Wood
498	Avenue Wood
500	Avenue Wood
328-330	Avenue Wood
466-470	Avenue Wood
472-476	Avenue Wood
478-482	Avenue Wood
30	Avenue York
49	Avenue York
51	Avenue York
72	Avenue York
76	Avenue York

d. Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante

Seuls les immeubles de valeur patrimoniale intéressante, qui sont situés à l'extérieur des secteurs de valeur patrimoniale définis dans le présent document, sont inclus dans la liste qui suit :

Aucune adresse n'apparaît dans cette liste car tous les bâtiments de valeur patrimoniale intéressante (cote II) sont situés dans des secteurs d'intérêt patrimonial.

3.2.3 Le patrimoine archéologique

L'arrondissement de Westmount est situé sur le flanc sud-ouest du mont Royal, incluant un de ces sommets, le parc Summit, qui culmine à une élévation d'environ 190 mètres. Ce sont les groupes amérindiens de la période préhistorique qui, les premiers, utilisent ces terres. Puis, à la fin du XVII^e siècle, les Sulpiciens font construire le fort de la Montagne situé un peu à l'est de Westmount. Au début du XVIII^e siècle, ce territoire est surtout un lieu de passage, comme le démontre la présence du chemin de la côte Saint-Antoine qui monte vers la côte Saint-Luc et les terres de Notre-Dame-de-Grâce. Cet axe de communication facilite l'accès vers le centre de l'île. Les résidences rurales sont alors dispersées en bordure de la côte Saint-Antoine, sans regroupement de type villageois, une situation qui se perpétue jusque vers le milieu du XIX^e siècle.

Deux sites archéologiques sont répertoriés dans les limites de l'arrondissement Westmount, des sépultures amérindiennes (site BiFj-31) datées de la période préhistorique et la maison Hurtubise (site BiFj-36) érigée à la fin du XVII^e siècle.

a. Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel

23.AP.1, 23.AP.2 et 23.AP.3 et 23.A.3 – Le mont Royal et ses abords

Le Québec méridional est occupé par les populations humaines depuis plus de 8 000 ans. À la suite de l'épisode marin de la mer de Champlain, de 12 000 à 10 000 ans avant aujourd'hui, qui a inondé la plaine de Montréal durant la dernière déglaciation, des épisodes d'eaux douces formant le lac Lampsilis se sont succédées par saccades d'exondations. Vers 8 000 ans avant aujourd'hui, le sommet du mont Royal émerge depuis déjà plus d'un millénaire et le niveau du lac Lampsilis se situe à une altitude entre 30 et 40 mètres, formant la terrasse dite « de Montréal ». Elle correspond aujourd'hui à la terrasse qui longe la rue Sherbrooke à l'est du centre-ville. L'île est alors beaucoup plus petite, si les populations paléindiennes ou archaïques anciennes l'ont occupée, elles ont été contraintes à des espaces rapprochés des sommets du mont Royal. Dans les millénaires suivants, le lac Lampsilis laisse graduellement la place au système fluvial actuel, en passant par une longue étape de rivière à marées. L'environnement général de la plaine montréalaise est celui d'un vaste réseau de canaux et de marécages. Si ces environnements avaient un attrait pour les populations amérindiennes dont les traces ont été retrouvées dans la vallée du Saint-Laurent, l'île de Montréal et sa montagne ont certainement été un lieu privilégié. (Tremblay, 2004).

Les données les plus anciennes retrouvées à ce jour sur l'île de Montréal datent de la fin de l'épisode Archaïque, entre 5 000 et 4 000 ans avant aujourd'hui. À partir de cette date, des indices d'une occupation amérindienne continue jusqu'à l'arrivée des Européens, ont été recensés. Parmi les nombreux sites archéologiques qui témoignent de ce passé préhistorique, plusieurs sont en relation directe avec le mont Royal et un regroupement particulier a été identifié : le terrain funéraire de Westmount. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle et au tournant du XX^e siècle, de nombreuses sépultures humaines préhistoriques sont découvertes dans un secteur assez vaste de Westmount. Plus récemment, le lieu d'inhumation associé au site archéologique BiFj-31 a été expertisé, il s'agit d'un plateau localisé aux environs de l'ancien pavillon *St. George Snowshoe Club*, où se trouve aujourd'hui l'école *St. George*.

Terrain funéraire de Westmount

Le terrain funéraire de Westmount n'est pas le seul endroit du mont Royal qui a servi de lieu d'inhumation préhistorique. En effet, des sépultures amérindiennes ont été signalées à au moins quatre autres endroits. Le plus connu de ceux-ci est certainement le site Dawson (BjFj-1), situé devant l'actuelle Université McGill. Ce site est le seul site villageois des Iroquoiens du Saint-Laurent retrouvé à ce jour sur l'île de Montréal. Il a été mis au jour en 1860 et a été porté à l'attention du recteur de l'Université McGill, J. William Dawson, qui a enregistré les données. Les témoins recueillis datent de un à deux siècles avant la fondation de Montréal en 1642.

Aux alentours de 1850, peu après l'ouverture du cimetière Mont-Royal, plusieurs squelettes sont mis au jour sur le lot Lyman. Au début du XX^e siècle, à seulement 500 mètres au nord du terrain funéraire de Westmount, des sépultures sont découvertes dans une petite grotte située dans la falaise à l'ouest du réservoir du chemin de la côte des Neiges. Durant les années 1920, du côté d'Outremont, des sépultures

amérindiennes sont trouvées à l'intersection de l'avenue Van Horne et de la rue Pratt. La découverte de quelques vingt autres sépultures amérindiennes est signalée le long du chemin de la côte Sainte-Catherine, entre l'avenue Mont-Royal et la rue Pratt. La vocation funéraire de la montagne, bien évidente aujourd'hui, a une histoire qui débute bien avant l'arrivée des Européens. La colline du mont Royal et ses nombreux versants servent de lieu sacré pour les populations préhistoriques qui ont fréquenté et habité l'île de Montréal.

Carrière préhistorique

Un autre aspect archéologique important du mont Royal est déterminé par son origine géologique. Une carrière préhistorique a été expertisée en 1997 par la Ville de Montréal (site archéologique BjFj-97). On y a retrouvé des traces d'extraction et de transformation de la cornéenne, et même des traces d'établissement. Le site reste difficile à dater avec précision car un site d'extraction comme celui du mont Royal a pu être en usage sur de très longues périodes, voire pendant toute la période préhistorique de Montréal.

23.AP.2 – Le mont Royal et ses abords

Voir texte 23.AP.1

23.AP.3 – Le mont Royal et ses abords

Voir texte 23.AP.1

23.AP.4 – Villa-Maria et maison-mère de la Congrégation de Notre-Dame (Collège)

Le secteur de Villa-Maria et de la maison-mère de la Congrégation de Notre-Dame se situe dans un quadrilatère borné par l'avenue Westmount, le boulevard Décarie, le chemin de la côte St-Luc et l'avenue Victoria. L'altitude absolue du lieu se situe entre 105 et 110 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer. Il est à la limite ouest d'une terrasse d'obturation glaciaire produisant une langue qui s'étend en pente douce à partir du massif formant le petit sommet de Westmount, séparé du reste du massif par la trouée de la Côte-des-Neiges. Les cartes anciennes nous indiquent que cet emplacement n'a pas fait l'objet d'aménagements majeurs. Si le secteur de Villa-Maria et de la maison-mère de la Congrégation Notre-Dame n'a pas encore été expertisé archéologiquement, il en va autrement du secteur général du versant sud et sud-est du mont Royal. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle et au tournant du XX^e siècle, de nombreuses sépultures humaines préhistoriques sont découvertes dans un secteur assez vaste de Westmount. Cette zone de découvertes d'une longueur d'environ 1 kilomètre et d'une largeur de 0,5 kilomètre, est circonscrite par les rues Lansdowne, Bellevue, Mountain et Montrose, et occupe une altitude variant de 75 à 135 mètres. Le secteur de Villa-Maria et de la maison mère de la Congrégation Notre-Dame reste aujourd'hui une des dernières parcelles de terrain autour du mont Royal à avoir échappé aux aménagements intensifs, ce site recèle un potentiel archéologique préhistorique.

b. Les secteurs d'intérêt archéologique

23.A.1 – Le mont Royal et ses abords et chemin et village de la côte Saint-Antoine

Voir texte 23.AP.1

À la fin du XVII^e siècle, le chemin du fort de la Montagne est un sentier amérindien qui relie le fleuve Saint-Laurent au mont Royal. Les premières censives sont concédées avant la fin du XVII^e siècle, aux familles Hurtubise, Prud'homme, Leduc et autres. Les concessions forment de longues bandes de terre réparties perpendiculairement au chemin, les familles construisent leurs habitations en front des lots. Le chemin de la côte

Saint-Antoine aménagé au début du XVIII^e siècle, remplace le sentier original et facilite l'accès vers l'intérieur de l'île et les terres de Notre-Dame-de-Grâce. D'autres colons s'ajoutent aux premiers défricheurs qui exploitent la plupart des terres à des fins agricoles. La seconde moitié du XIX^e siècle donne lieu à une spéculation foncière à des fins résidentielles. La fin du XIX^e siècle est caractérisée par la construction de résidences cossues par la bourgeoisie anglo-saxonne montréalaise. La côte Saint-Antoine est annexée à Saint-Henri en 1874, puis érigée en village en 1876. Cette municipalité est ensuite désignée sous le nom de Cité de Westmount en 1895.

Les résidences rurales sont, le plus souvent, associées à des dépendances, grange, étable, laiterie, ou encore à des aménagements secondaires, puits, latrines, fosses à déchet. Des vestiges des occupations anciennes peuvent toujours être en place aux abords et dans l'emprise du chemin de la côte Saint-Antoine et des rues transversales ouvertes après le lotissement des terres.

c. Les sites archéologiques

BiFj-031, sépultures amérindiennes préhistoriques

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Thème : occupation amérindienne/rite funéraire/sépulture

Au cours de la période préhistorique, les groupes amérindiens utilisent l'île de Montréal pour des activités de subsistance : chasse, cueillette, pêche, horticulture, et d'habitation. Plusieurs emplacements sont également utilisés par les Amérindiens pour des rites funéraires comme le démontre les lieux d'inhumation préhistorique découverts à Westmount. En effet, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, des travaux d'aménagement ont mis au jour de multiples sépultures amérindiennes. La sépulture découverte en 1989-1990, est localisée sur un plateau aux environs de l'ancien pavillon *St. George Snowshoe Club*, où se trouve aujourd'hui l'école St. George. Le site est circonscrit par un quadrilatère formé des rues Argyle, Montrose, Aberdeen et Boulevard. (Larocque 1990).

BiFj-036, maison Hurtubise

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : monument historique en voie de classement

Thème : activité agricole/maison fortifiée

L'un des premiers colons à s'établir sur le chemin de la côte Saint-Antoine est Pierre Hurtubise qui hérite de la concession de son père en 1687, puis qui y fait construire une maison vers la fin du XVII^e ou le début du XVIII^e siècle. Le contexte socio-économique de la fin du XVII^e siècle fait en sorte que de fortes tensions existent entre les Français et les Iroquois, une situation qui se manifeste par des raids jusqu'à la signature de la Grande Paix de Montréal en 1701. Pour une famille qui désire s'établir hors de la proximité d'un fort, il est nécessaire de prévoir des mesures défensives. C'est donc une maison fortifiée que fait construire Pierre Hurtubise, les murs de pierre ont presque deux pieds d'épaisseur, la cave forme également un espace défensif avec une aire de combat qui comprend un mur percé de trois meurtrières, et une partie réservée pour un repli. La maison Hurtubise est l'une des plus anciennes maisons rurales de l'île de Montréal. Elle est sise au 561, chemin de la côte Saint-Antoine. Préalablement aux travaux de restauration, des recherches archéologiques ont pris place sur la propriété afin d'estimer la date de construction de la maison et de protéger *in situ* les vestiges archéologiques répertoriés (Ethnoscop 1994).

d. Les biens culturels à statut

La notion de bien culturel intègre, d'une part, les sites archéologiques classés et les biens archéologiques classés et, d'autre part, les sites historiques classés et les monuments historiques classés ou reconnus, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'arrondissement naturel de Saraguay, les monuments cités et les sites du patrimoine. Ces biens ont fait l'objet d'un examen à partir de la documentation disponible afin d'en déterminer l'intérêt archéologique et, en conséquence, la nécessité d'évaluer plus avant le potentiel archéologique d'un lieu et d'assurer la protection du patrimoine archéologique. Seuls les grands ensembles à statut ont été cartographiés, les autres biens culturels où des mesures de protection sont requises, sont listés par arrondissement.

4. Bibliographie

Ouvrages généraux

BEAUREGARD, Ludger. « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 28, nos 73-74, avril-septembre 1984, pp. 47-62.

COMMISSION DES BIENS CULTURELS. *Les chemins de la mémoire. Monuments et sites historiques du Québec*, Tome II, Québec, Les Publications du Québec, 1991, 565 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. 12 volumes.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, 608 p.

MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution : Historique de développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, 3^e éd., Laval, Éditions du Méridien, 1994, 515 p.

ROBERT, Jean-Claude. *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global/Libre Expression, 1994, 167 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Le patrimoine de Montréal*, Montréal, Ville de Montréal et Ministère de la Culture et des Communications, 1998, 168 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Répertoire bibliographique sur le patrimoine archéologique de Montréal*, 2004

www2.ville.montreal.qc.ca/urb_demo/domaines/archoo/bib_recherche.htm

Bibliographie spécifique de l'arrondissement

Itinéraire toponymique du Saint-Laurent ses rives et ses îles, Gouvernement du Québec, 1984, 451 p. Coll. Études et recherches toponymiques, 9.

Old Westmount, Westmount, Old Westmount Club of Westmount High School, 1967, 88 p.

Rénover et construire à Westmount. Ville de Westmount, Service de la construction et de l'aménagement, 12 septembre 2001, 38 fiches.

BEAUPRÉ, MICHAUD, architectes. *Westmount. Analyse du patrimoine immobilier*. 2 vol., Étude réalisée pour ville de Westmount, 15 février 1988.

COMMISSION DE TOPONYMIE. *Noms et lieux du Québec. Dictionnaire illustré*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 1994, 925 p.

GUBBAY, Aline et Sally HOFF. *Montréal's Little Mountain. A portrait of Westmount/La petite montagne. Un portrait de Westmount*, Westmount, Optimum Publishing International(1984) Inc., 1985, 132 p.

LAURIN, J.-E. *Histoire économique de Montréal et des Cités et Villes du Québec*, Les Éditions J.E. Laurin, 1942, 287 p.

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

PATRI-ARCH. *Connaissance du Mont-Royal ; le bâti. Fiches descriptives des aires et unités de paysage*. Volume 3. Montréal, Ville de Montréal, avril 2003.

Photographies aériennes

ADAMS, John. *Map of the city and suburbs of Montreal*, 1825. Bibliothèque de l'université McGill, Département des livres rares et des collections spéciales.

Cartes

BELLIN, Jacques-Nicolas. *Carte de Lisle de Montreal et de ses environs*, 1744, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.
Cote : G 3452 M65 1744 B4

BOUCHETTE, Joseph. *Topographical map of the province of Lower Canada*, 1815. Londres, W. Faden.

CHAUSSEGROS DE LÉRY, Gaspard. *Plan de la ville de Montreal en Canada*, 10 août 1717. Archives nationales (France), Centre des Archives d'Outre-Mer, Dépôt des fortifications des colonies, Amérique Septentrionale, no 473

GOAD, Charles E. *Atlas of Montreal*, 1890, Volume I et 2, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote : G 1144 M65G475 G6 1890 CAR #1 et #2

GOAD, Charles E. *Plan of the City of Montreal*, 1909, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, Volumes I à 12, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal et Direction du développement urbain de la Ville de Montréal.

HOPKINS, H.W. *Atlas of the City and Island of Montreal*, 1879, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote: G1144 M65G475 H6 1879 CAR

JOBIN, André. *Carte de l'île de Montréal*, 1834, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote : G 3452 M65 1834 J63 CAR

JOURDAIN dit LABROSSE, Paul. *Plan de la ville et des faubourgs de Montréal*, 1767. Archives nationales du Canada, NMC-16687 [2 sections] H2/340 Montréal 1767.

LEVASSEUR DE NÉRÉ, Jacques. *Plan de la ville de Montréal*, 1704. Archives nationales (France), Centre des Archives d'Outre-mer, Dépôt des fortifications des colonies, Amérique Septentrionale, no 468A.

MELISH, John. *Plan of Montreal, with a Map of the Islands & adjoining Country*, 1815, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.
Cote: G 3454 M65 1815 M4

PINSONEAULT, A.-R. *Atlas of the Island of Montreal and Ile Bizard*, 1907, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote: G 1144 M65G475 P5 1907 CAR

SERVICE DE GÉOMATIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL. *Ortho photo noir et blanc*, 2000, Navigateur urbain.

SERVICE DE GÉOMATIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL. *Ortho photo noir et blanc*, 2002, Navigateur urbain.

SITWELL, H.S. *Fortification Surveys Canada. Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec*, 1868-1869, Archives nationales du Canada, Ottawa
Cote: V40/300/1867

UNDERWRITERS SURVEY BUREAU. *Insurance plan of the City of Montreal*, 1952, 1953, 1954, 1955, 1957, 1959, 1961, 1962, 1963, 1964, 1966, 1967, 1972, Volumes 1 à 10, 12 à 17, 19 à 21,

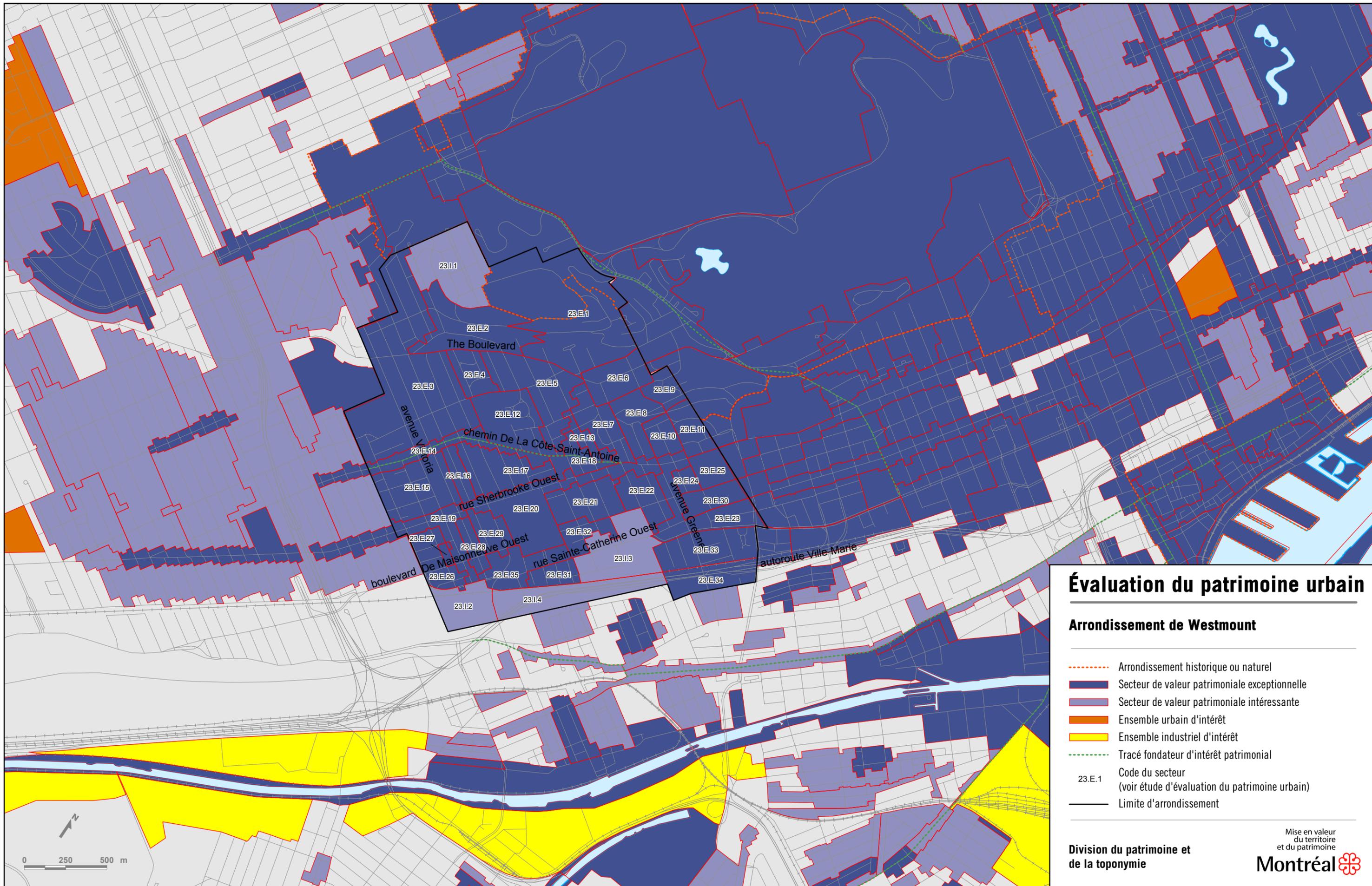
5. Annexes (voir cartes à la fin du document)

5.1 Carte de l'île de Montréal, André Jobin, 1834, BNQ

5.2 Carte synthèse : évaluation du patrimoine urbain

5.3 Carte synthèse du patrimoine archéologique

-
1. Ces critères sont issus du document de travail *Guide de gestion des études patrimoniales* préparé par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal en 2001 et révisé en 2003.
 2. Ces critères sont inspirés du *Guide d'évaluation des biens culturels et des districts historiques* de la Ville d'Ottawa, 1987.
 3. Conformément au document de travail *Citation et constitution de sites du patrimoine* préparé par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal en novembre 2003.
 4. Ces critères sont issus du document de travail *Guide de gestion des études patrimoniales* préparé par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal en 2001 et révisé en 2003.
 5. Ces critères sont issus du *Plan du réseau des Lieux historiques nationaux du Canada : La commémoration du patrimoine bâti canadien de l'ère moderne* préparé par Parcs Canada en 2001.
 6. Ces critères proviennent de *l'Évaluation du patrimoine industriel : critères généraux*, préparé par Archémi pour le compte de la Ville de Montréal en 2003.
 7. Ces critères sont inspirés du *Guide d'évaluation des biens culturels et des districts historiques* de la Ville d'Ottawa, 1987.



Évaluation du patrimoine urbain

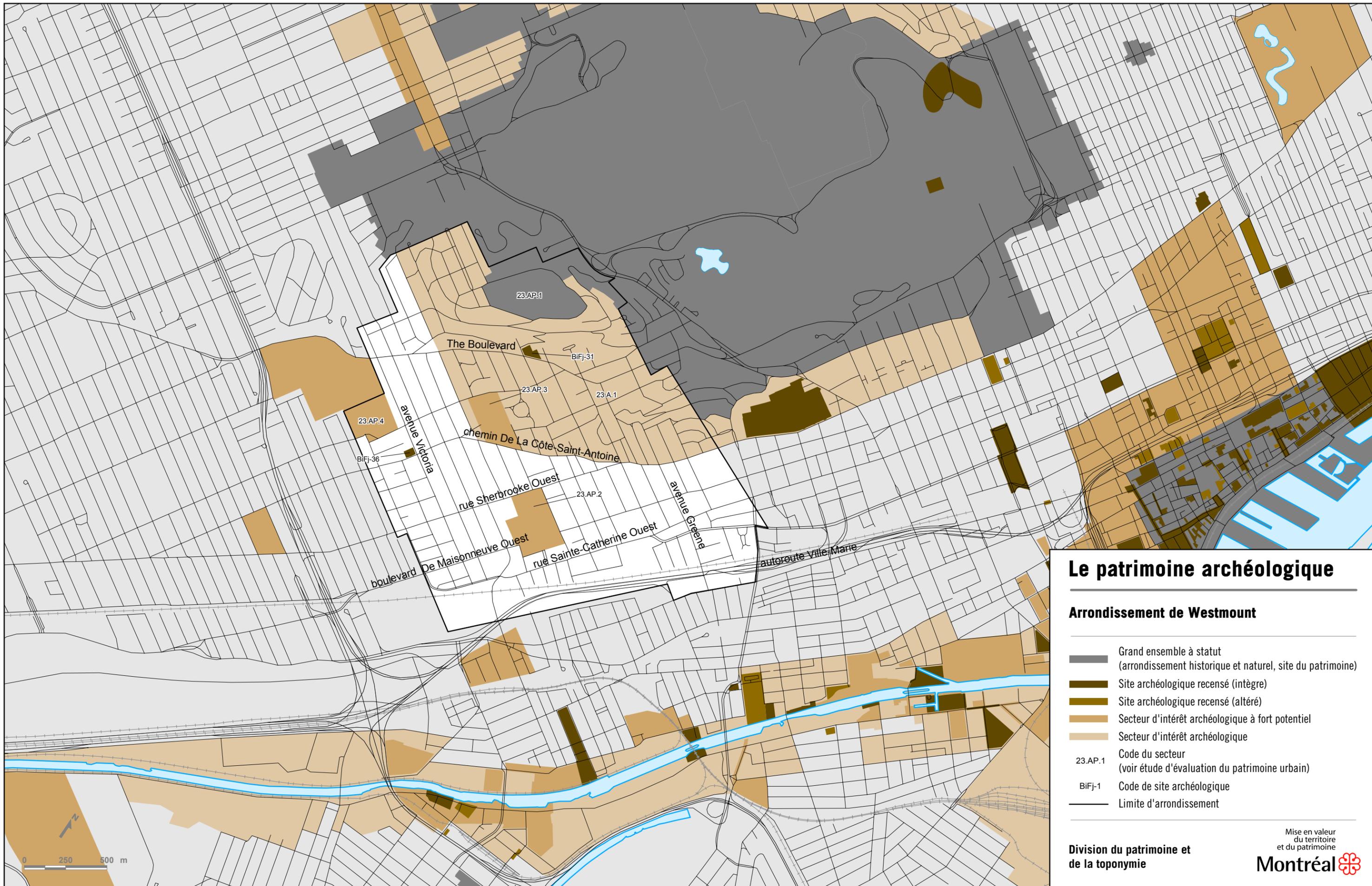
Arrondissement de Westmount

- - - Arrondissement historique ou naturel
- Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle
- Secteur de valeur patrimoniale intéressante
- Ensemble urbain d'intérêt
- Ensemble industriel d'intérêt
- - - Tracé fondateur d'intérêt patrimonial
- 23.E.1 Code du secteur
(voir étude d'évaluation du patrimoine urbain)
- Limite d'arrondissement

Division du patrimoine et
de la toponymie

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine





Le patrimoine archéologique

Arrondissement de Westmount

- Grand ensemble à statut
(arrondissement historique et naturel, site du patrimoine)
- Site archéologique recensé (intègre)
- Site archéologique recensé (altéré)
- Secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel
- Secteur d'intérêt archéologique
- 23.AP.1 Code du secteur
(voir étude d'évaluation du patrimoine urbain)
- BIFJ-1 Code de site archéologique
- Limite d'arrondissement

Division du patrimoine et
de la toponymie

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal