

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

## **Évaluation du patrimoine urbain**

**Ville de Montréal**

Arrondissement du Sud-Ouest - 22

**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.....	17
3.1	Résultat de l'analyse .....	17
3.1.1	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial .....	17
3.1.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial.....	17
a.	Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle .....	17
b.	Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante.....	22
c.	Les ensembles urbains d'intérêt .....	29
d.	Secteurs industriels d'intérêt.....	30
e.	Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle .....	31
f.	Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante.....	32
3.1.3	Le patrimoine archéologique.....	33
a.	Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel .....	34
b.	Les secteurs d'intérêt archéologique .....	41
c.	Les sites archéologiques .....	41
d.	Les biens culturels à statut .....	49
4.	Bibliographie .....	49
5.	Annexes (voir cartes à la fin du document).....	53
5.1	Carte de l'île de Montréal, André Jobin, 1834, BNQ .....	53
5.2	Carte synthèse : évaluation du patrimoine urbain .....	53
5.3	Carte synthèse du patrimoine archéologique.....	53

## **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 :<sup>i</sup>

- 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 :<sup>ii</sup>

- 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.<sup>iii</sup>

### *Les immeubles d'intérêt patrimonial*

Les immeubles d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants :<sup>iv</sup>

- 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 :<sup>v</sup>

- 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 :<sup>vi</sup>

- 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 :<sup>vii</sup>

- 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> 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**

Le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest est composé d'anciens quartiers de Montréal dont ceux de Sainte-Anne et Saint-Joseph, ainsi que d'anciennes municipalités comme Saint-Henri, Sainte-Cunégonde, Saint-Gabriel, Côte-Saint-Paul et Ville Émard. Ces dernières sont toutes créées à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et annexées à Montréal quelques décennies plus tard, les dernières annexions ayant lieu au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Déjà au XVII<sup>e</sup> des communautés religieuses y possèdent et y exploitent de grandes terres sur ce territoire situé à l'ouest des fortifications de Montréal. Les sulpiciens y construisent des moulins et y possèdent le domaine Saint-Gabriel. Les Hospitalières de Saint-Joseph (Hôtel-Dieu) exploitent le fief Nazareth et les dames de la Congrégation Notre-Dame s'établissent à la Pointe-Saint-Charles – qui doit son nom à Charles Lemoyne – dans l'actuelle maison Saint-Gabriel. De même les Soeurs Grises y sont propriétaires du fief Saint-Joseph. Le reste du territoire est concédé à des colons. Outre

ces utilisations, tout au long du XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles le territoire de cet arrondissement est une voie de passage pour quiconque veut contourner les rapides de Lachine.

Au XVII<sup>e</sup>, sous la supervision de Dollier de Casson, supérieur des sulpiciens à Montréal, un premier projet de canal est entrepris, mais il doit bientôt être abandonné. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le gouvernement colonial britannique reprend l'idée de la construction du canal de Lachine. Celui-ci décide d'investir des sommes importantes pour la réalisation de ce projet qui est en chantier entre 1821 et 1825. Long de plus de 15 kilomètres, il suit d'assez près le tracé imaginé par les sulpiciens au XVII<sup>e</sup> siècle. De nombreux ouvriers issus de l'immigration irlandaise récente y travaillent. Grâce au canal de Lachine, le lien direct avec le cœur du continent nord-américain est enfin réalisé. Dorénavant, tout le trafic maritime qui en découle traverse le territoire du Sud-Ouest.

Les terrains situés directement à l'ouest du Vieux-Montréal deviennent particulièrement attrayants pour le développement. Au sud du faubourg Saint-Joseph ou des Récollets se constitue un secteur longtemps nommé Griffintown, dû à Mary et Robert Griffin qui y font lotir un vaste terrain au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce lotissement est la plus grande planification urbaine sur l'île depuis celle du Vieux-Montréal par Dollier de Casson. En plus de la trame de rue, il prévoit des lots réguliers sur l'ensemble de ce terrain. Les travailleurs du chantier du canal, surtout les Irlandais d'origine, commencent à s'y installer, profitant ainsi de la proximité de leur lieu de travail. En 1824, déjà une centaines d'habitations sont construites sur l'ensemble du secteur. Griffintown formera plus tard le quartier Sainte-Anne (dont une partie est située actuellement dans l'arrondissement Ville-Marie). Plus à l'ouest, dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, Saint-Henri des Tanneries, situé sur la route qui relie Montréal à Lachine, regroupe différents type d'artisans du cuir (tanneurs, cordonniers, selliers). En 1825, ce gros village compte en 1825 près de 500 habitants.

Entre 1843 et 1848, le premier élargissement du canal répond aux transformations de l'industrie et de la navigation en leur offrant de nouvelles possibilités. En effet, les industries qui s'y installent pourront utiliser le pouvoir hydraulique pour actionner leur machinerie. De plus, l'eau du canal servira également comme aqueduc industriel pour les entreprises qui y ont accès. Outre l'importance de la voie maritime du canal de Lachine, le territoire est traversé en 1847 par le premier chemin de fer de l'île qui relie Montréal à Lachine. Par la suite, les infrastructures ferroviaires se développent dans le secteur. C'est là que s'installent les importants et immenses ateliers de construction et de réparation du Grand Tronc (plus tard le Canadien national). Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, le Sud-Ouest évolue d'un monde rural et artisanal à un monde de production et d'activités industrielles intenses. Le canal de Lachine devient alors le berceau de l'industrialisation au Canada.

Après l'ouverture du canal de Lachine, la construction du pont Victoria constitue le deuxième lien majeur entre Montréal et le continent nord-américain à passer par le Sud-Ouest. En 1860, ce pont devient la première route qui traverse le fleuve Saint-Laurent, unissant ainsi Montréal, à partir de Pointe-Saint-Charles, au reste du Canada et des États-Unis. Il permet l'ouverture de marchés nouveaux pour Montréal et il amplifie ainsi le rôle de plaque tournante que joue déjà Montréal.

Pendant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'industrialisation massive sur le canal entraîne le développement de quartiers ouvriers situés à proximité des industries souvent très polluantes. Le surnom de Smokey Valley est parfois donné au secteur du

canal de Lachine. C'est ainsi que les quartiers Sainte-Anne, Saint-Joseph et Pointe-Saint-Charles sont en pleine expansion et que se créent de nouvelles municipalités comme Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Saint-Gabriel et Côte Saint-Paul. À cette époque, la population y est surtout composée d'ouvriers, spécialisés ou non, qui sont d'origines religieuses et ethniques diverses. D'abord les catholiques, Canadiens français (Saint-Henri) et Irlandais d'origine (Griffintown et Pointe-Saint-Charles), puis les protestants, d'origine britannique (Pointe-Saint-Charles). Toutefois, les Irlandais catholiques donnent une couleur particulière au Sud-Ouest. Victimes des grandes famines d'Irlande, ils arrivent en grand nombre à Montréal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et sont alors logés dans des baraquements où plusieurs meurent du typhus. Par la suite, ils occupent Griffintown et Pointe-Saint-Charles, logeant à proximité des nombreux chantiers qui prennent forme au XIX<sup>e</sup> siècle (canal de Lachine, pont Victoria, chemin de fer). Représentant en 1860 16% de la population montréalaise, ils forment un groupe important de la population ouvrière de cette époque. Bien installés dans les quartiers du Sud-Ouest, ils érigent chacun leurs propres lieux de culte : d'abord l'église Sainte-Anne (1852) puis l'église Saint-Gabriel (1891-1895), voisine immédiate de l'église Saint-Charles (1889-1914) qui dessert la population canadienne-française. Ces deux ensembles paroissiaux catholiques (Saint-Charles et Saint-Gabriel), situés côte à côte sur la rue Centre, constituent un phénomène unique à Montréal.

Bien que le secteur industriel du canal de Lachine décline déjà au cours du XX<sup>e</sup> siècle, l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent (1956) vient donner un dur choc à la navigation sur le canal de Lachine. Après plus de cent ans d'activité intense, le canal est désaffecté et les entreprises, autrefois au cœur de l'activité industrielle, désertent les lieux. De plus, les infrastructures routières construites récemment comme les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, contournent le territoire du Sud-Ouest. En 1996, suite à des études, le complexe manufacturier du canal de Lachine est désigné, par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, site national à titre de berceau de l'industrialisation au Canada. Grâce au dynamisme du milieu, en collaboration avec différents paliers de gouvernement et à cause de l'importance historique et patrimoniale du canal de Lachine, de nouveaux projets économiques et résidentiels voient le jour et font du Sud-Ouest un quartier encore aujourd'hui en pleine ébullition. De nouvelles vocations sont données à certains grands édifices industriels par exemple. Depuis 2002, le canal de Lachine retrouve une nouvelle vie grâce à son ouverture à la navigation de plaisance.

Le cœur de l'industrialisation canadienne se situe donc historiquement dans le Sud-Ouest. Les industries de ce secteur, de même que ses quartiers résidentiels densément peuplés, viennent marquer son paysage particulier. Plusieurs facteurs contribuent à former le caractère spécifique du Sud-Ouest : maisons en rangées où habitent les ouvriers travaillant à la construction du canal, du pont Victoria ou des industries avoisinantes, postes de pompiers, banques, parcs urbains, sans compter les nombreuses usines liées aux différents secteurs de l'industrie. Par ailleurs, certaines maisons villageoises ont laissé des traces dans la trame urbaine actuelle. Elles sont reconnaissables par le gabarit ou encore par le revêtement de bois. De plus, sur ce territoire, certaines infrastructures municipales importantes, dont l'usine de filtration de l'aqueduc et le marché Atwater, sont toujours en fonction et y forment des éléments identitaires importants.

### **3. Évaluation du patrimoine urbain**

#### 3.1 Résultat de l'analyse

##### 3.1.1 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Le chemin de LaSalle, autrefois appelé chemin de la Côte de Lachine puis Lower Lachine Road est un ancien chemin de portage qui semble aussi dater de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Il rejoint la rue Wellington dans l'ancien quartier Griffintown de l'arrondissement sud-ouest.

La rue Saint-Jacques, autrefois appelée Upper Lachine road, quant à elle, semble dater de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Elle rejoint le boulevard Saint-Joseph à Lachine, anciennement appelé Chemin du Côteau Saint-Pierre puis Upper Lachine Road.

La rue Wellington, autrefois appelée Lower Lachine road ou chemin de Lachine date aussi de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cet ancien chemin de portage rejoint le chemin de LaSalle, dans l'arrondissement du même nom.

Le chemin de la Côte Saint-Paul, autrefois appelé middle Lachine road date de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

##### 3.1.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

###### a. Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle

###### 22.E.1 Canal de Lachine

Ce secteur comprend le canal lui-même, ses berges, ses infrastructures et une concentration importante d'immeubles industriels, résidentiels, publics et commerciaux d'intérêt patrimonial.

La proximité du port de Montréal et du centre-ville; le caractère transitoire de la localisation de ses rives; sa situation centrale dans l'arrondissement; l'histoire industrielle qui y est rattachée; sa réouverture à la navigation qui a entraîné d'importants aménagements le long de ses berges et qui confirme sa vocation récréo-touristique; son apport à la revitalisation des quartiers limitrophes sont autant de facettes du caractère exceptionnel du secteur du canal de Lachine.

Le secteur traverse plusieurs quartiers des anciennes municipalités qui sont plus tard annexées à Montréal.

Sur la rive sud du canal, la portion du secteur située dans le quartier Griffintown, en continuité avec le faubourg des Récollets devient très tôt, par son emplacement stratégique à l'embouchure du port et du canal, un emplacement de choix pour l'industrie. Entrepôts, manufactures et fonderies s'y installent et côtoient des entreprises d'importation qui font construire de grands entrepôts pour stocker les marchandises. Les infrastructures du canal et celles du transport alimentent ses activités et grugent la trame urbaine, ce qui accentue les problématiques de cohabitation des secteurs industriels et

d'habitation simultanément en croissance. On trouve aujourd'hui, dans Griffintown un tissu urbain distendu parsemé de terrains vacants des bâtiments industriels hérités de la période 1880 à 1950 implantés sans marge de recul de la rue avec, le plus souvent, un parement de brique d'argile et une fenestration verticale avec travées et percements réguliers. On y retrouve aussi une seconde génération de bâtiments industriels construite à partir des années 1950. Ce sont souvent de grands volumes de type hangar dont les principales caractéristiques sont la charpente et le parement d'acier et les longues surfaces vitrées. Par ailleurs, Griffintown possède toujours des lieux publics historiquement importants pour la communauté irlandaise : le parc Sainte-Anne qui accueillait autrefois l'église du même nom dont ne subsistent maintenant que les vestiges des fondations de même que le square Gallery où l'on trouve un ancien chalet de parc municipal d'inspiration art déco construit dans les années 1930. On y trouve aussi la Pointe des Seigneurs et son parc archéologique rappelant la première phase d'industrialisation du canal de 1850-1880, le bassin no. 4 et les écluses Saint-Gabriel de même que l'usine de la Drummond McCall et l'entrepôt Brennan. Mentionnons aussi la présence de la New City Gas Company of Montreal qui jouxte le secteur, un complexe particulièrement important pour son ancienneté et pour son évocation de l'époque où les rues de Montréal étaient éclairées au gaz.

Toujours sur la rive nord, aux abords de l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde, mentionnons encore quelques principaux représentants du patrimoine industriel, les Stelco, Northern Electric, Robin and Sadler et Montreal Woolen Mill.

À l'extrémité ouest de la rive nord du canal, dans l'ancienne municipalité de Saint-Henri, le secteur conserve plusieurs traces d'un développement urbain complexe. On y retrouve, sous les rues Saint-Ambroise et Sainte-Marie, le collecteur de l'ancienne rivière Saint-Pierre ainsi que les premières rues des noyaux villageois tracées en bordure du canal. Les industries de Saint-Henri s'établissent ponctuellement dans le prolongement de ces rues à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les vestiges de l'ancienne tannerie Moseley et les immeubles de la Colgate and Co Ltd et de la Merchants Manufacturing Co en sont les principaux représentants. La Canada Malting est particulièrement digne de mention. Son architecture complexe et ses silos en terre cuite en font un élément marquant du paysage urbain du canal de Lachine. Les maisons ouvrières en déclin de bois aux 4351-4363 de la rue Saint-Ambroise, monument historique cité fait aussi partie de ce secteur. Le marché Atwater se situe en bordure de ce secteur.

Sur la rive sud du canal, parmi les immeubles industriels d'intérêt adjacents au quartier Pointe-Saint-Charles, on trouve, les Belding Paul and Co (Corticelli), Redpath Sugar Refinery, Canadian Switch and Spring Ltd Co, Canadian Bag Co et le Northern Electric Co Ltd (Nordelec).

Par ailleurs, le secteur du canal de Lachine est doté d'une grande quantité d'éléments de paysage d'intérêt : les ponts de Côte Saint-Paul, du CNR à Saint-Henri, Atwater, Charlevoix, des Seigneurs; les passerelles; les bassins; les murs du canal; les écluses n<sup>os</sup> 2-3-4; les luminaires et les pylônes sur la rive nord du canal installés entre les années 1902 à 1959 qui témoignent de l'électrification des mécanismes d'éclusage et des bâtiments et structures aux abords du canal; les voies ferrées du CN; la centrale électrique de l'écluse 4 entre les rues Hadley et Gilmore; les îlots sur le canal (face à la rue Island par exemple) en plus d'équipements industriels en hauteur, cheminées, silos, etc.

## 22.E.2 Sainte-Anne

Le secteur Sainte-Anne dans l'ancien quartier Griffintown comprend deux îlots de forme triangulaire situés de part et d'autre de la rue de la Montagne qui longe le parc Sainte-Anne. Le premier est bordé par les rues Ottawa, Murray et Wellington. On y trouve l'ancien noyau urbain bâti autour de l'église paroissiale des Irlandais dont seules les fondations subsistent, dans le parc Sainte-Anne. On y trouve aussi le bel alignement de maisons en brique avec fausses mansardes de même que quelques maisons dispersées dans une trame urbaine distendue qui partagent des cours communes avec des petites industries et des entreprises artisanales. Le second îlot est bordé par les rues du Séminaire, de la Montagne et Ottawa. Sa forme est bien articulée par l'édifice Kander qui lui sert de « tête de proue ».

Fait intéressant, il y a, dans ce secteur, une parenté entre le langage architectural des habitations traditionnelles et celui des bâtiments industriels (brique d'argile, proportions des fenêtres, hauteur de bâtiments, etc). L'état de conservation des bâtiments d'intérêt patrimonial est variable et ceux-ci côtoient des terrains vacants, des constructions industrielles et commerciales récentes, des entrepôts et autres bâtiments recouverts de tôle, etc. Malgré son caractère « fantômatique » actuel, le secteur recèle une bonne concentration de témoins d'intérêt patrimonial pour justifier la mise en place d'une stratégie de réparation de son tissu urbain qui préserve son caractère et les témoins des grandes phases de son développement.

## 22.E.3 Notre-Dame/des Seigneurs

Ce secteur de la rue Notre-Dame se distingue par la qualité exceptionnelle de l'architecture de la Banque de Montréal et de la Merchants Bank of Halifax toutes deux situés sur son flanc sud, de chaque côté de la rue des Seigneurs. Cet ensemble constitue une véritable porte d'entrée du secteur du canal de Lachine. On y retrouve aussi plusieurs autres bâtiments d'une grande qualité mais dont l'état de condition est variable (surtout en regard des rez-de-chaussée commerciaux).

## 22.E.4 Square Richmond

Le square regroupe un bel ensemble de maisons unifamiliales de trois étages en brique au décor sobre et élégant avec toits mansards, lucarnes et escaliers extérieurs. L'ensemble est d'une grande cohérence.

## 22.E.5 Coursol

À proximité de l'église Sainte Cunégonde, le magnifique alignement de petites maisons victoriennes unifamiliales en série de deux étages au décor très élaboré de la rue Coursol suit la courbure de la rue, ce qui le rend d'autant plus pittoresque. C'est le point fort de ce secteur résidentiel de la bourgeoisie industrielle de l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde très active dans le développement industriel du canal. On y retrouve aussi un édifice d'inspiration néoclassique en pierre de trois étages avec rez-de-chaussée commercial, coiffé d'une corniche imposante qui marque le coin des rues Saint-Antoine et Vinet. La rue Saint-Antoine comprend aussi de belles séries de

bâtiments de deux et trois étages en pierre avec fausse mansarde, petits escaliers extérieurs et cours avant.

#### 22.E.6 Square Saint-Henri

Le square Saint-Henri fait l'objet d'un développement planifié. Il est inauguré en 1892. Il rassemble sur ses pourtours les belles résidences d'inspiration victorienne de l'élite canadienne-française de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle de styles variés. Ces compositions éclectiques sont d'une grande qualité architecturale. Encore aujourd'hui, le square est un élément important de l'organisation de la vie collective. Au cœur du square se trouve le monument-fontaine commémorant Jacques Cartier réalisé en 1893 par Joseph-Arthur Vincent, la première œuvre d'art public commandée à un artiste professionnel à Montréal (la municipalité de Saint-Henri avait, à l'époque, devancé la Métropole qui ne devait ériger son premier monument issu d'une commande publique qu'en 1895, le monument au fondateur, Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve sur la place d'Armes). Le cadre bâti, la végétation mature du parc, le monument-fontaine fierté des canadiens-français, l'histoire de ce haut-lieu de fêtes et de rassemblements de la communauté francophone de Montréal venue y entendre les discours mémorables de grands politiciens font du square Saint-Henri un cadre de vie exceptionnel à haute valeur symbolique.

Les rues voisines du square présentent un bâti homogène de qualité. On y trouve des immeubles de deux ou trois étages, en brique ou en pierre, au décor plus ou moins élaboré avec des toits plats ou des fausses mansardes revêtues d'ardoise. Ils sont le plus souvent implantés en recul du trottoir avec des cours avant qui accommodent des escaliers extérieurs. La condition du bâti est généralement bonne.

#### 22.E.7 Square sir George-Étienne-Cartier

C'est dans une perspective d'assainissement du milieu environnant que le square est aménagé, entre 1905 et 1912, sur l'ancien site de vastes abattoirs industriels et sur des terrains laissés libres au cœur du quartier Saint-Henri. Cette forme urbaine axiale forte s'ouvre sur le canal. Elle a à sa tête, l'église Saint-Zotique, accompagnée d'un élément de patrimoine moderne intéressant, la Caisse populaire.

Le square est toujours un élément important de l'organisation de la vie collective. À l'instar du square Saint-Henri, les normes de construction des maisons bordant le square exigent des matériaux de revêtement nobles (pierre ou brique). Il est bordé de résidences cossues aux styles variés et aux décors élaborés côtoyant des habitations plus modestes, individuelles ou contiguës et des séries de triplex majoritairement en pierre au décor généralement assez sobre avec des escaliers extérieurs. Par ailleurs, le square possède une végétation mature et une magnifique fontaine de fonte installée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle – avec la fontaine du carré Saint-Louis – il s'agit de l'un des derniers exemples à Montréal de ces éléments de mobilier urbain au goût victorien achetés par catalogue, à la Mott Iron Works de New York. Le square et son entourage forme un tout d'une cohérence exceptionnelle.

#### 22.E.8 Saint-Ambroise

Cette petite série de logements ouvriers assez hétérogène qui fait front au secteur du canal de Lachine fait partie d'un paysage urbain intéressant et unique dans

l'arrondissement. L'atmosphère informelle de la rue Saint-Ambroise est en partie due à sa faible densité et à l'implantation particulière d'habitations de petit gabarit qui font face à l'immense édifice de la Canada Malting. Les vestiges de l'ancien collecteur de la rivière Saint-Pierre se trouvent sous la rue Saint-Ambroise très tôt tracée parallèle au canal.

#### 22.E.9 Aqueduc

Entre les quartiers Pointe Saint-Charles et Côte Saint-Paul, ce grand pan de territoire qui jouxte le canal de Lachine et qui traverse aussi les arrondissements de Verdun et de LaSalle comprend le canal de l'aqueduc lui-même, et le complexe incluant les bâtiments de l'usine de filtration des eaux et son grand site avec ses équipements sous-terrains.

À la suite du grand incendie de 1852 qui ravage en partie les premières installations d'aqueduc, on confie à Thomas C. Keefer la conception d'un nouveau plan d'approvisionnement en eau. Ce plan comprend le creusage d'un canal de 2,4 km qui amène l'eau puisée en amont des rapides de Lachine au Pavillon des roues qui était situé à l'emplacement de l'actuelle usine de filtration Atwater. Aujourd'hui, aux deux extrémités du canal, élargi à deux reprises, on retrouve la station de pompage construite en 1923 et l'usine de filtration commandée par le Conseil municipal à la suite de l'épidémie de typhoïde de 1910. Le système d'aqueduc de Montréal constitue une formidable œuvre d'ingénierie qui témoigne de l'histoire des avancements technologiques et de la gestion des problématiques de santé publique et de lutte contre les incendies.

#### 22.E.10 Saint-Gabriel et Saint-Charles

Au cœur du quartier Pointe Saint-Charles se retrouvent, fait exceptionnel, deux églises monumentales d'une architecture remarquable: celle des catholiques irlandais, l'église Saint-Gabriel, et celle des catholiques canadiens-français, l'église Saint-Charles. Ces églises sont accompagnées de leurs presbytères qui présentent aussi un grand intérêt architectural. Elles forment, avec l'école Saint-Jean-l'Évangéliste, les bâtiments résidentiels et les édifices commerciaux d'accompagnement de la rue Centre un noyau institutionnel et commercial intéressant.

#### 22.E.11 Rushbrooke/Hibernia

La rue Rushbrooke garde des allures de village et révèle une variété de typologies architecturales aux implantations diverses qui lui confère son caractère très particulier. Maisons villageoises, petites maisons unifamiliales au goût victorien et au décor parfois très élaboré implantées avec des marges de recul avant variables s'y succèdent. Le tracé courbe de la rue Rushbrooke offre une belle perspective sur la rue Hibernia. Ce secteur comprend aussi la portion de la rue Wellington à proximité de la rue Charlevoix où l'on retrouve une suite exceptionnelle de grandes maisons bourgeoises de styles variés ainsi qu'une petite série d'unifamiliales au goût victorien. Règle générale, la condition des bâtiments du secteur est variable, mais son potentiel de mise en valeur est très élevé.

#### 22.E.12 Wellington/Hogan

Ce petit segment de la rue Wellington à l'intersection du parc Marguerite-Bourgeoys comprend, sur sa rive sud, un bâtiment exceptionnel d'inspiration art déco, l'ancien bain public Hogan. Sa rive nord accueille une église protestante et un ensemble impressionnant de demeures bourgeoises de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle dans le goût victorien, de grande qualité et au décor varié. Ce secteur regroupe des bâtiments à vocation résidentielle, civique et culturelle qui témoignent du prestige de cette artère de la période allant de la fin du XIX<sup>e</sup> jusqu'au premier tiers du XX<sup>e</sup> siècle.

#### 22.E.13 Sébastopol

Cette petite rue très pittoresque jouxte le complexe des ateliers du Grand Tronc. Elle comprend toujours une petite série d'habitations construites pour loger une main-d'œuvre d'un haut niveau d'expertise. Construites vers 1855, elles figurent parmi les plus anciennes du quartier. La petite rue qui donnait directement sur le complexe industriel en est aujourd'hui séparée par un écran végétal ce qui lui confère un caractère rural.

#### 22.E.14 Ferme et couvent Saint-Gabriel

La maison de ferme construite en 1698 repose sur les fondations d'un bâtiment plus ancien qui servit d'école et de logement aux « Filles du roi » lors de leur arrivée au pays. Ce bâtiment, un des plus vieux de la ville, est classé monument historique et fait aujourd'hui office de musée. Le couvent de la ferme, quant à lui, fait partie de l'aire de protection de la Ferme Saint-Gabriel.

#### 22.E.15 Site du patrimoine de Côte Saint-Paul

Ce secteur s'est vu attribué le statut juridique de site du patrimoine en vertu de la Loi sur les biens culturels. Il comprend l'église Saint-Paul et son presbytère, l'ancien hôtel de ville et l'ancien pensionnat Notre-Dame-du-Rosaire. Il forme un noyau villageois d'une grande cohérence, à caractère intimiste, qui rappelle une période au cours de laquelle Côte-Saint-Paul était une municipalité autonome. Il rappelle aussi l'importance des relations entre les instances publiques et religieuses dans l'organisation de la vie collective à l'échelle locale dans l'histoire du Québec.

### b. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante

#### 22.I.1 Notre-Dame Ouest

À l'exception du tronçon exceptionnel Notre-Dame/des Seigneurs, toute la rue Notre-Dame constitue un secteur intéressant. Cette voie ancienne structure l'arrondissement et le traverse de manière ininterrompue d'est en ouest. Ainsi, elle lie plusieurs éléments de patrimoine d'intérêt dispersés sur son parcours qui enfile: le secteur Griffintown; l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde; le secteur du marché Atwater; l'ancien village Saint-Augustin; la place Saint-Henri à proximité du square du même nom; l'ancien village Sainte-Marguerite; le square sir George-Étienne-Cartier et ses rues limitrophes et finalement, le pôle constitué par le chemin Côte Saint-Paul et les rues Saint-Ambroise et Saint Rémi.

Ce tracé ancien, véritable colonne vertébrale de la portion nord de l'arrondissement est en quelque sorte la « façade principale » des quartiers qu'elle traverse. On trouve sur son trajet très hétérogène une grande concentration d'immeubles d'intérêt patrimonial d'une grande variété de typologie architecturale et dont l'état de conservation est très variable. Ceux-ci côtoient un grand nombre d'immeubles ne présentant pas d'intérêt architectural particulier dont les modes d'insertion varient. Parmi les immeubles remarquables de la rue Notre-Dame, mentionnons : la William Dow Brewery (990), le bureau de poste à l'angle de la rue Richmond, l'église Saint-Zotique, les bureaux de la National Breweries Ltd, l'Édifice Costignan (1636 à 1654) et finalement, le Family Theatre aujourd'hui connu comme le Théâtre Corona (2490), monument historique reconnu.

On trouve aussi sur la rue Notre-Dame des éléments de paysage liés aux infrastructures routières et ferroviaires dignes d'intérêt.

#### 22.1.2 O'Keefe/Lowney's

Dans le quartier Griffintown, ce secteur regroupe deux bâtiments industriels d'importance : la Walter M. Lowney & Co et le complexe de la Dow Brewery qui témoignent de l'importance de l'industrie de la bière au XIX<sup>e</sup> siècle.

#### 22.1.3 Barré

Ne subsistent, en tête de ce petit îlot qu'une suite d'édifices résidentiels en brique très cohérente. La rareté des habitations anciennes dans ce secteur et le bon état de cet ensemble d'intérêt patrimonial justifient sa préservation.

#### 22.1.4 Quesnel

Ce secteur se greffe au secteur exceptionnel Coursol . Il est situé dans l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde à proximité de l'église du même nom autour de laquelle s'établit un noyau urbain dont il ne reste, dans son entourage immédiat, que peu de témoins. Rue Quesnel, on remarque une petite série de maisons à trois étages en brique rouge avec des modules de terra cotta, coiffées de fausses mansardes. Ce bel ensemble est accompagné d'une autre série de duplex ayant conservé ses corniches et autres éléments de décor d'origine. Plus loin, la rue Quesnel accueille du logement ouvrier en brique et présente une vue magnifique sur le chevet de l'église Sainte-Cunégonde. La rue Quesnel regroupe aussi des duplex contigus, des édifices à logement de trois étages en brique et des maisons unifamiliales en série. Ces bâtiments sont implantées avec une marge de recul avant et possèdent des revêtements de brique ou de pierre, un décor plus ou moins élaboré, des toits plats ou des fausses mansardes, des porches et des escaliers extérieurs. On y trouve aussi, rue Coursol l'église Méthodiste.

#### 22.1.5 Delisle

Ce petit secteur passablement homogène se retrouve au milieu d'une trame urbaine dont la structure originale a été grandement remaniée. La rue Delisle comprend du logement ouvrier de trois étages, en brique, au décor simple avec parfois des portes cochères. L'état de conservation général de l'ensemble est satisfaisant. On remarque,

rue Lionel-Groulx, une belle série de logements ouvriers au décor plus ou moins élaboré implantés directement en bordure de la rue avec portes cochères et fausses mansardes

Dans ce secteur, la rue Notre-Dame présente un bâti plus ou moins homogène, majoritairement récent dont le gabarit et le mode d'implantation s'inscrit en rupture avec le secteur Delisle.

#### 22.1.6 Marin, Walker, Green, Brewster

Ces petites rues ainsi que la rue Saint-Antoine rassemblent des résidences d'inspiration victorienne en pierre ou en brique et constituent un secteur homogène.

#### 22.1.7 Village Saint-Augustin

Ce secteur, voisin du marché Atwater, est enclavé entre le tunnel Atwater et d'imposantes infrastructures ferroviaires.

L'ancien village Saint-Augustin est créé à la suite d'opérations foncières dans les années 1855-1870. Le tracé de ses rues se fait à partir de la rue Saint-Ambroise, parallèle au canal qui connaît alors une vaste expansion. La tannerie Moseley et Ricker construite en 1859 en bordure du canal alors que le village est encore en formation donne son impulsion à la vocation industrielle du secteur. On retrouve dans le village Saint-Augustin une grande variété d'habitations : maisons villageoises avec toitures à deux versants avec ou sans lucarnes revêtues d'un déclin de bois (les maisons Clermont et Nantel respectivement aux 110 et 118 rue Saint-Augustin sont des exemples remarquables); des maisons de deux ou trois étages détachées, contiguës ou en rangées en bordure du trottoir, avec parfois de larges portes cochères qui donnent encore accès à une cour, un toit plat et un revêtement de bois ou de brique; des bâtiments de trois étages à toit plat datant du début du XX<sup>e</sup> siècle, revêtues de brique, avec des escaliers extérieurs. Fait intéressant, on retrouve dans le village plusieurs maisons de bois dont la construction est interdite à Montréal à la suite de l'incendie de 1852. Ce type de construction persiste dans les villages jusqu'à leur annexion au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Le cadre bâti du village est hétérogène. Les bâtiments résidentiels cohabitent avec des bâtiments industriels ou semi-industriels et des constructions contemporaines de HLM ont altéré la cohérence du secteur par ailleurs affectée par la présence de plusieurs terrains vacants. Bien que les bâtiments présentent un état de conservation variable et que la plupart aient été grandement transformés, leurs principales caractéristiques architecturales sont souvent maintenues ou pourraient probablement être réhabilitées (revêtements d'origine, corniches et autres détails architecturaux ont été cachés par des interventions souvent réversibles).

Les percées visuelles sur le mont Royal et sur le marché Atwater, repère signalétique important pour le quartier sont des atouts du village. La proximité du canal, les espaces publics aménageables le long de ses berges et la possible requalification des terrains jouxtant la voie ferrée ajoutent au potentiel de mise en valeur de ce secteur.

### 22.1.8 Irène

Dans un tissu urbain déstructuré et hétérogène on trouve une belle suite d'habitations aux caractéristiques semblables à celles des rues voisines du square Saint-Henri.

### 22.1.9 Saint-Jacques

La rue Saint-Jacques conserve son tracé original d'ancien chemin principal du village de Saint-Henri alors appelé Upper Lachine Road. Lorsqu'il converge vers la rue Notre-Dame, il participe à la création de la place Saint-Henri qui continue à jouer son rôle de noyau institutionnel. On y retrouve la Banque d'épargne de la cité et du district de Montréal qui conserve sa vocation d'origine, un poste d'incendie, la caserne n° 23, d'inspiration Art Déco construite durant la crise économique et des édifices commerciaux intéressants. L'ensemble, avec la géométrie particulière du lieu lui confère une atmosphère de place de village. Tout le long de son parcours, la rue Saint-Jacques rassemble des édifices résidentiels et commerciaux en pierre ou en brique de gabarit, de qualité et d'état de conservation variables. Soulignons toutefois l'intérêt particulier des édifices en pierre avec rez-de-chaussée commercial des 4351 à 4383 rue Saint-Jacques et l'imprimerie Vaillancourt au 4507, rue Saint-Jacques.

### 22.1.10 Saint-Philippe

Ce secteur faisait autrefois partie de l'ancien village Brodie qui s'est développé autour de 1860. Passablement hétérogène, on y trouve surtout des suites de plex en brique avec escaliers extérieurs dont l'état de conservation est variable. On y trouve aussi le grand complexe de la RCA Victor qui occupe un îlot complet.

### 22.1.11 Sainte-Marguerite

Une bonne partie de ce secteur de part et d'autre du square Sir-George-Étienne-Cartier faisait autrefois partie de l'ancien village Sainte-Marguerite qui s'est développé autour de 1850. On y retrouve des maisons villageoises implantées directement en bordure du trottoir avec toits à pignon et lucarnes et du logement ouvrier à deux ou trois étages en brique ou en pierre dont l'architecture, souvent réduite à sa plus simple expression se trouve parfois agrémentée d'une corniche plus ou moins élaborée. On y trouve aussi des maisons détachées ou contiguës de deux étages, avec toit à deux versants ou à toit mansard avec lucarnes. Le secteur est relativement homogène et l'état de conservation de l'ensemble est variable mais il présente un fort potentiel de mise en valeur.

#### 22.1.12 De Courcelle

Ce petit secteur qui longe la rue De Courcelle entre la voie ferrée et la rue Saint-Jacques présente une intéressante cohabitation de bâtiments industriels, scolaire et religieux. L'église Sainte-Élizabeth et son presbytère, de facture moderne voisine un grand immeuble industriel à l'architecture typique du tournant du XX<sup>e</sup> siècle, ainsi qu'une école aussi de facture moderne. Cet ensemble jouxte un terrain vacant contenant les vestiges de la première église de Saint-Henri et ceux de l'ancienne tannerie des Rolland. La forme urbaine à laquelle participe le secteur, point de convergence des rues De Courcelle, Saint-Jacques et Saint-Antoine ainsi que du parc Saint-Élizabeth et du parc des Hommes forts renforce l'intérêt de l'ensemble.

#### 22.1.13 Acorn

L'îlot Acorn/Saint-Rémi contraste avec la trame urbaine domestique environnante par son gabarit et son mode d'implantation. Ce complexe industriel jouxte la voie ferrée et regroupe plusieurs bâtiments autour d'une cour intérieure qui contient des équipements mécaniques et des ateliers. En partie rénovées, les façades de l'ancienne usine Jenkins Brothers Ltd qui se déploient sur les rues Acorn et Saint-Rémi montrent des jeux de briques élaborés, des ouvertures ceintrées et des fenêtres industrielles à carreaux. Le bâtiment industriel juste en face présente des caractéristiques similaires.

#### 22.1.14 Turcot

L'implantation du chemin de la Côte Saint-Paul est l'une des marques les plus anciennes de l'arrondissement. Sa diagonale rejoint celle de la rue Saint-Rémi et forme un pôle triangulaire incluant les rues Saint-Ambroise, Sainte-Marie, Notre-Dame et Sainte-Clothilde. Historiquement, la trame de ce secteur, partie de l'ancien village Turcot inclut l'ensemble immédiatement situé à l'ouest de la Côte. Ce secteur s'est développé parallèlement au canal et accueille du logement ouvrier en rangée, d'anciennes maisons villageoises et des duplex ouvriers tous très transformés ce qui forme un ensemble hétérogène. Dans ce secteur, la rue Notre-Dame est aussi très hétérogène. On y remarque des immeubles d'intérêt patrimonial tels que l'ancienne banque de facture néoclassique à l'intersection de la rue Saint-Rémi, pour ne mentionner que celle-ci.

#### 22.1.15 Monk

Ce secteur comprend un petit noyau institutionnel formé par l'école et l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours situés de part et d'autre de la rue Monk auxquelles se greffent quelques bâtiments d'accompagnement à vocation commerciale d'intérêt et de conditions variables mais dont la mise en valeur affecte grandement l'ensemble.

#### 22.1.16 Parc Monk

Ce secteur comprend un ensemble très homogène de plex en brique en rangée implantés autour du parc avec une marge avant. L'architecture de ces habitations en brique au décor raffiné avec ses couronnements, allèges et linteaux en pierre et ses grands escaliers courbes est d'une grande qualité. L'ensemble est en excellent état de conservation.

### 22.I.17 Parc Saint-Paul

Ce secteur s'articule autour du parc Saint-Paul autrefois connu sous le nom de King Edward square. Il jouxte le site du patrimoine de la Côte Saint-Paul. Il regroupe des suites de duplex et de triplex en brique au décor plus ou moins élaboré et en excellent état de conservation. La petite série d'habitations multifamiliales à trois logements du 5731 au 5785 rue Angers est particulièrement intéressante. Érigées vers 1910, ces résidences présentent les caractéristiques typiques de l'architecture ouvrière montréalaise de l'époque : toits terrasses, revêtements de brique, escaliers extérieurs en plus d'exhiber des détails ornementaux tels que linteaux en éventail, corniches en arcature en tôle, chaînes harpées entre les bâtiments, etc. La rue Galt entre les rues Angers et Drake présente des exemples de plusieurs types d'habitations unifamiliales et multifamiliales construites principalement dans les années 1920. Celles-ci ont conservé, bien qu'elles soient passablement modifiées, leurs caractéristiques architecturales principales. Mentionnons aussi la présence de la petite église Seventh Day Adventist à l'angle des rues Angers et Galt qui ajoute à l'intérêt du noyau villageois du site du patrimoine.

### 22.I.18 Centre

Constitué autour des églises Saint-Gabriel et Saint-Charles, au cœur du quartier Pointe-Saint-Charles, le secteur englobe la rue Centre et les rues adjacentes qui forment des îlots de dimensions supérieures à celles de l'îlot type montréalais et qui se caractérisent par l'absence de ruelle. Ceci conditionne l'accès à l'arrière du lot par une porte cochère qui mène parfois à des échoppes, des ateliers ou de petites industries.

La rue Centre, à vocation commerciale, présente un bâti très hétérogène : bâtiments de deux ou trois étages avec commerces au rez-de-chaussée généralement très altéré, mais ayant souvent conservé des éléments architecturaux d'origine. On y trouve, par exemple, un ancien bureau de poste, des commerces au goût victorien (quelques-uns, plus flamboyants, arborent des tourelles), de hauteur et de gabarits variables. Sur la rue Saint-Charles, on retrouve du logement ouvrier de deux étages en brique avec parfois des portes cochères ainsi que des petites maisons individuelles au goût victorien. Un généreux couvert végétal harmonise l'ensemble. Sur des rues telles que Châteauguay, on trouve des immeubles individuels ou en série, en brique ou en pierre avec toits plats, corniches, fausses mansardes revêtues d'ardoise plus ou moins ornementés. Les petites rues telles que les rues Soulages et du Jardin présentent un bâti très altéré. Idem rue Shearer qui se termine toutefois, entre la rue Mullins et la voie ferrée, par une suite de logements ouvriers de deux étages, en brique, à toit plat, avec corniches, implantés directement sur la ligne de rue. Cette petite série, d'architecture modeste, est digne d'un grand intérêt. En bon état, ces logements ouvriers ont conservé toute leur authenticité et l'ambiance d'époque de ce petit bout de rue est palpable.

### 22.I.19 Grand Tronc

La rue du Grand Tronc, sur la rive nord du grand parc linéaire du même nom regroupe des logements ouvriers contigus, implantés sans marge de recul, à deux ou trois étages, ayant souvent conservé leur revêtement d'origine. Les éléments de décor de cette architecture (corniches, couronnements) sont parfois perdus ou camouflés par des interventions malencontreuses mais réversibles. Le bel alignement de bâtiments de la rue du Grand tronc produit un effet général homogène.

#### 22.1.20 Mullins

Le bâti de la rue Mullins est plus cossu que celui de la rue du Grand Tronc quant à lui plus populaire. On y retrouve plusieurs belles maisons victoriennes en pierre généralement de trois étages en bon état de conservation qui se mêlent à des immeubles d'une architecture plus modeste dont le gabarit varie et qui prend place, dans sa partie est, dans un tissu urbain assez modifié. La courbure de la rue bordant le très beau parc linéaire qui se termine par l'ancien poste d'incendie recyclé en bibliothèque municipale offre de belles perspectives sur la Five Roses.

#### 22.1.2 Charlevoix/Hibernia

La rue Charlevoix présente un bâti très hétérogène et offre de belles percées visuelles sur le mont Royal. Elle se termine, à proximité de la rue Wellington, par de belles résidences d'inspiration victorienne en brique ou en pierre, de deux et trois étages dont l'état de conservation est variable, mais dont le potentiel de mise en valeur est élevé. La rue Hibernia, au bâti tout aussi hétérogène, offre une percée visuelle sur les églises Saint-Gabriel et Saint-Charles. Ces deux axes majeurs du secteur, de même que les rues perpendiculaires (Ryde, Rozel, Coleraine) sont relativement homogènes et regroupent du logement ouvrier de deux ou trois étages le plus souvent en brique, ainsi que des maisons contiguës souvent construites en séries et implantées avec une faible marge avant. Le couvert végétal de certaines de ces rues contribue à harmoniser le cadre bâti.

#### 22.1.22 Liverpool

Ce secteur constitue une sorte de charnière réconciliant deux trames urbaines orientées dans des axes différents qui suivent la trajectoire de la rue Wellington. Le secteur Charlevoix/Hibernia est perpendiculaire à la rue Charlevoix tandis que le secteur Grand Tronc est orienté vers les anciens ateliers du Grand Tronc. La rue Liverpool regroupe des suites de logements ouvriers modestes implantés sans marge avant qui ont parfois conservé leurs rares éléments de décor. Le cadre bâti y est relativement homogène, tout comme celui des rues Hibernia, Coleraine et de Paris. Cette dernière regroupe aussi des logements ouvriers avec des façades de brique lisse, au décor toutefois plus élaboré et en meilleur état de conservation que le bâti des rues avoisinantes.

#### 22.1.23 Wellington

Le tracé de la rue Wellington est très ancien et son intérêt patrimonial se confirme tout le long de son parcours qualifié d'intéressant hormis le tronçon exceptionnel Wellington/Hogan décrit précédemment. La bâti de la rue Wellington témoigne des différents profils socio-économiques du sud-ouest. On y trouve des bâtiments résidentiels et commerciaux représentatifs des quartiers ouvriers souvent implantés dans une trame urbaine distendue et des immeubles plus cossus implantés avec des marges avant variables et des petits jardins. La condition du bâti est très variable mais le potentiel de mise en valeur est élevé.

#### 22.1.24 Dublin

Ce petit secteur passablement éclectique regroupe, entre autres, des plex en brique et de petits immeubles à logement des années 1940-1950, en brique avec des éléments de blocs de verre. Des immeubles de diverses époques se côtoient harmonieusement dans un cadre bâti rehaussé par une végétation mature. La rue Dublin offre une belle percée visuelle sur l'ensemble exceptionnel Wellington/Hogan. La rue du parc Marguerite-Bourgeois regroupe une belle suite de plex en excellent état qui forme, avec le parc, un cadre de vie de qualité.

#### 22.1.25 Grand Tronc

Ce secteur est sectionné par la rue Wellington. Son développement est initié par l'établissement des ateliers du Grand Tronc. Il regroupe une typologie particulièrement variée de logements destinés au personnel ouvrier et au personnel cadre oeuvrant au sein de cette entreprise. Les rues de la portion nord du secteur se terminent en cul-de-sac et butent sur la voie ferrée. On y trouve, à travers des terrains vacants, du logement ouvrier en brique ou en pierre de condition variable et passablement modifié qui conserve parfois des éléments de décor d'origine. La portion sud du secteur, sur les rues de la Congrégation et Sainte-Madeleine présente aussi du logement ouvrier, modeste, individuel ou construit en petites ou en plus grandes séries dont la condition est variable. La belle série de petites maisons d'inspiration victorienne avec toits d'ardoise et lucarnes, au décor assez élaboré, qui termine la rue Le Ber est digne de mention. Le bâti des rues Bourgeois et Charron est le plus homogène du secteur et il est en relativement bonne condition. Il est toutefois assez mixte avec des résidences construites en série de plus petit gabarit, des belles suites de maisons en pierre ou en brique avec fausses mansardes et lucarnes, corniches et autres éléments de décor et des duplex en pierre contigus. La rue Fortune quant à elle, regroupe des plex en brique au décor plus ou moins élaboré en bon état de conservation tandis qu'on trouve sur la rue Ash du logement ouvrier d'inspiration victorienne de deux étages implanté avec une faible marge avant, des façades lisses en brique d'argile et fausses mansardes revêtues d'ardoise. La rue Favard regroupe un bâti hétéroclite aux typologies variées mais qui ne manque pas d'intérêt. La courbure de cette rue offre une belle perspective sur la rue Ash.

#### c. Les ensembles urbains d'intérêt

##### 22.U.1 Secteur des vétérans de Ville Émard

Ce secteur contraste avec le logement ouvrier de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle de l'ancienne municipalité de Ville Émard par sa faible densité, son mode d'implantation et l'architecture des petites maisons de vétérans construites en série. Il constitue un ensemble homogène unique dans l'arrondissement sud-ouest.

#### d. Secteurs industriels d'intérêt

##### 22. D.1 Grand Tronc/Alstom

Situé au 1830 rue Le Ber, le grand complexe industriel des anciens ateliers du Grand Tronc – aujourd'hui exploité par Alstom – joue un rôle déterminant dans le développement du territoire du sud-ouest qu'il relie au reste de la Ville et, via le pont Victoria, au reste du continent. Il a une profonde influence sur le développement et l'organisation d'une grande partie du territoire montréalais. Pivot principal autour duquel se développe la Pointe Saint-Charles, il contribue grandement à façonner le caractère industriel du sud-ouest de Montréal. Le complexe est aussi la plus ancienne industrie, à l'ouest de Montréal, en opération continue sur un même site depuis sa création en 1854. C'est aussi le plus vieux complexe industriel lié à la fabrication des locomotives toujours en activité au Canada.

Les personnages impliqués dans le développement des installations de Pointe Saint-Charles figurent parmi les grands noms de l'ingénierie canadienne et britannique. Les ateliers ont été les plus importants employeurs de Pointe Saint-Charles. En attirant une main-d'œuvre spécialisée dans le sud-ouest, le Grand-Tronc a développé une concentration d'expertise industrielle hors du commun.

De nombreux changements ont modifié le site et les modes de production. En conséquence, plusieurs installations ont disparu. Toutefois, elles subsistent souvent sous forme de vestiges archéologiques. Plusieurs bâtiments du complexe, dont une vingtaine construits entre 1899 et 1999 montrent une préoccupation esthétique et sont significatifs sur le plan architectural. Ils revêtent une importance majeure pour la compréhension de l'évolution de l'architecture industrielle canadienne. Les diverses composantes du site industriel permettent encore aujourd'hui de comprendre l'organisation fonctionnelle de cette grande entreprise à travers toutes les activités de sa chaîne de production. On y trouve, entre autres, les ateliers de fabrication de locomotives et de wagons, la gare de passagers, les équipements pour la manutention des marchandises, l'entrepôt, les ateliers de construction et d'entretien du matériel roulant, les quais de déchargement, la centrale d'alimentation électrique, les voies ferrées, autant d'éléments de ce paysage industriel important à Montréal.

La conservation du complexe des anciens ateliers du Grand Tronc est capitale compte tenu qu'il ne reste que peu de témoins de sites industriels de cette envergure à Montréal à part le site des usines Angus qui a toutefois perdu une large part de ses composantes essentielles.

##### 22.D.2 Cabot

Ce secteur s'inscrit en continuité avec le secteur exceptionnel du canal de Lachine décrit précédemment. En effet, il y a lieu de souligner l'importance patrimoniale de l'entièreté du site du Canal. Il comprend, dans le voisinage des écluses de Côte Saint-Paul, entre Ville Émard et Pointe Saint-Charles, des habitations érigées autour de l'ancien noyau villageois de la Côte-Saint-Paul, le secteur Cabot et plusieurs entreprises telles que la Sun Oil, la Crane Ltd, la Canadian Power Boat et la Clark Bell Factory. Plus à l'ouest, à proximité de l'ancienne municipalité de Ville Émard, mentionnons la Montreal Spinning Wool Ltd. La portion à l'extrémité ouest du secteur recèle un patrimoine industriel à

investiguer. On y trouve le complexe de la Canadian Car and Foundry et celui de la Sidbec Dosco.

e. 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 :*

Les édifices de culte

540, rue Richmond	Église Saint-Joseph de Montréal
2157, rue Centre	St. Gabriel's Church
2035, rue Coursol	The Methodist Church
2390, rue Coursol	St. Jude's Church
3030-3044, rue Delisle	Église Saint-Irénée
1690, avenue de l'Église	Église Saint-Paul
1465, rue Alexandre-DeSève	Fabrique de la paroisse Notre-Dame
2461, rue Saint-Jacques	Église Sainte-Cunégonde

Les couvents

2146, rue Favard	Ferme Saint-Gabriel
1734, avenue de l'Église	Pensionnat Notre-Dame du Saint-Rosaire

Les édifices publics

110-154, avenue Atwater	Marché Atwater
1604, avenue de l'Église	Hôtel de Ville de Côte-Saint-Paul
1050, rue Hibernia	Poste d'incendie Hibernia & Mullins
3161, rue Joseph	Aqueduc de Montréal
6071, rue Laurendeau	Bain Émard
1200, rue Mill	Poste d'incendie Mill & Oak
1139, rue Ottawa	Poste d'incendie No 3
1690, rue Richardson	Poste d'incendie no 15
523 place Saint-Henri	Poste d'incendie no 23
540, place Saint-Henri	Bureau de poste de Saint-Henri
530, rue Vinet	Hôtel de Ville de Sainte-Cunégonde
2188, rue Wellington	Bain Hogan
1100, rue de Condé	Banque d'Épargne –Condé/Grand Trunk
1850, rue Notre-Dame Ouest	Banque de Montréal
	-Notre-Dame/des Seigneurs
1870, rue Notre-Dame Ouest	Merchant's Bank of Halifax
5001, rue Notre-Dame Ouest	Molson's Bank

Les édifices commerciaux

2463-2473, rue Centre	L'édifice O. Labelle
1636-1654, rue Notre-Dame Ouest	L'édifice Costigan
2490, rue Notre-Dame Ouest	Le Family Theatre (Théâtre Corona)

### Les habitations

4351-63, rue Saint-Ambroise  
et 80-86, rue Sainte-Marguerite  
422-36, 438-44, 456,  
458-60, rue de Sébastopol

Maison Louis et Joseph Richard

Maisons d'ouvriers des ateliers  
du Grand Tronc

### Les édifices industriels

956 rue Ottawa

705, rue Bourget

1720, rue du Canal

1790, rue du Canal

11-35, rue Charlevoix

2240-2250, rue Pitt

1401-1545, rue Saint-Patrick

2485 rue Saint-Patrick

2100 rue Saint-Patrick

1430 rue Island

1730-1736, rue Saint-Patrick

4000, rue Saint-Ambroise

5052, rue Saint-Ambroise

617, rue Saint-Rémi

11, rue Charlevoix, 90-102-108, rue Vinet, Stelco

2320, rue Notre-Dame Ouest, 2351-59,

rue Duvernay, 208, rue du Dominion,

2305-2325, rue Sainte-Cunégonde

4000-4008, rue Saint-Patrick

1825, rue William

120, rue Vinet

901-1001, rue Lenoir

1830, rue LeBer

New City Gas Company of Montreal

Entrepôt Brennan

C.W. Williams Manufacturing Company Ltd.

Redpath Sugar Refinery

Belding, Paul and Company (Corticelli)

Steel Company of Canada Limited

Crane Co. Limited

Canadian Switch and Spring Company

Canadian Bag Co

Swing Paint Co

Consumer Cordage Co Ltd

Northern Electric Co. Ltd.

Merchants Manufacturing Co.

Canada Malting Co. Ltd.

Jenkins Brothers Limited

Canadian Power Boat Ltd

Robin and Saddler Co

Dominion Wadding Co

Ancien complexe RCA Victor

Édifices du complexe industriel des ateliers  
du Grand Tronc (site industriel Alstom)

### Divers

Site du complexe hydraulique des écluses de la Côte Saint-Paul

f. 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 :*

### Les édifices scolaires

48, Côte Saint-Paul

English Montreal School Board

### Les hôtels et les immeubles à bureaux

525, rue du Dominion

Édifice de la Steel Company  
of Canada Ltd.

### Les édifices industriels

2855-2875, rue Centre  
1061-1065, rue de la Commune Ouest  
750, rue Guy  
3450-3510, avenue Lionel-Groulx  
4005, rue de Richelieu  
5010, rue Saint-Patrick  
5524, rue Saint-Patrick

Sherwin-Williams Company Limited  
Crathern and Caverhill  
Toilet Laundry Co. Ltd.  
R.E.J. Pringle Co.  
Alexander Murray & Co. Ltd.  
Clark Bell Factory  
Mount Royal Spinning  
Wool Company Limited  
Phillips Electrical Works  
Montreal Light Heat  
and Power Consolidated  
Complexe de la Canadian  
Car and Foundry-Turcot Plant

1430, rue des Seigneurs  
5523 Côte Saint-Paul

Complexe de la Sidbec Dosco  
Liquid Carbonic Canada Corp  
Congoleum Canada Ltd  
Sun Oil  
Imperial Oil Co Ltd

5733-5735-5745-5750-5794-5800-5810-  
5820-5845, place Turcot  
6190-6200-6200A-6210, rue  
Notre-Dame Ouest  
5870, rue Saint-Patrick  
2110-2120, rue Cabot  
3700-3780, rue Saint-Patrick  
3550-3552, rue Saint-Patrick  
3400, rue Saint-Patrick

### 3.1.3 Le patrimoine archéologique

L'arrondissement du Sud-Ouest est caractérisé par la présence du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc qui le traversent d'est en ouest. Ce territoire exploité à des fins agricoles dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, conserve cette vocation durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'ouverture du canal de Lachine en 1825, et la construction de la voie ferrée du Grand Tronc vers 1850, provoquent toutefois d'importantes modifications socio-économiques. Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, la croissance et l'urbanisation du territoire sont favorisées par le développement de la production industrielle. Le canal de Lachine attire de nombreuses industries qui ont recours à une importante main-d'œuvre. Différents quartiers résidentiels voient le jour afin d'accueillir cette nouvelle population majoritairement ouvrière : Sainte-Anne, Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Sainte-Cunégonde. L'ouverture de la voie maritime vers 1960, provoque la fermeture du canal de Lachine et l'abandon progressif des bâtiments industriels.

L'arrondissement compte de nombreux sites archéologiques qui reflètent notamment le caractère industriel ancien du territoire, mais aussi des occupations résidentielles et des activités agricoles. Les sites archéologiques industriels sont multiples et la qualité de conservation de certains d'entre eux, leur confère une valeur d'évocation unique : à l'exemple de la pointe des Seigneurs à proximité des écluses Saint-Gabriel, de la scierie Brewster à proximité du marché Atwater, du complexe *Frothingham & Workman* aux écluses Saint-Paul. Les sites archéologiques résidentiels sont plutôt localisés dans les quartiers ouvriers tandis que la fonction agricole est principalement associée à la ferme

de la Providence (maison Saint-Gabriel) et à la ferme Saint-Gabriel, propriété des Sulpiciens. À ce jour, aucun vestige lié à une utilisation du territoire par des groupes amérindiens de la période préhistorique n'a été mis au jour, malgré le fait que plusieurs espaces de l'arrondissement présente un potentiel pour cette période ancienne.

a. Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel

22.AP.1 et 22.A. 1– Canal de Lachine et Victoriatown

Les rapides de Lachine forment une barrière infranchissable pour les navires qui remontent le fleuve Saint-Laurent. L'ouverture du canal de Lachine en 1825 favorise, outre le passage des navires, le développement industriel le long du canal et l'utilisation de l'énergie hydraulique à l'emplacement des différentes écluses. Le canal est élargi à deux reprises entre 1825 et 1850. L'importance et la concentration des industries en bordure du canal est telle que le canal de Lachine devient le moteur du développement économique du Canada au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Le déclin s'amorce vers 1907, pour se confirmer entre 1960 et 1970 avec la fermeture du canal de Lachine en tant que voie commerciale. Le canal de Lachine a été déclaré Lieu historique national en vertu de dispositions légales fédérales, il a été réouvert à la navigation en l'année 2002.

*Cale sèche de Tate et Montreal Dry Docks*

Dans le secteur en aval du pont Wellington, la construction de la cale sèche des frères Tate est entreprise en 1851, celle du bassin Wellington en 1873. Les frères Tate possèdent déjà une scierie et une fabrique de clous adjacente au chantier. Les chantiers Tate rachetés par l'administration du canal de Lachine en 1895-1896, deviennent la *Montreal Dry Docks Ltd*, en opération jusqu'à la fermeture du canal. C'est sous cette administration qu'une deuxième cale sèche est aménagée et possiblement un *slip*. Plusieurs ateliers ceinturent les cales-sèches : une scierie, une fabrique de clous, une forge.

*Ogilvie Flour Mills*

Le complexe *Ogilvie Flour Mills* comprend six bâtiments situés de par et d'autre de la rue Mill. En 1940, la construction du complexe débute, l'année suivante Ogilvie construit le nouveau Royal Mill et le termine en 1945.

Victoriatown et cimetière des Irlandais

Confrontée par une forte immigration irlandaise en 1847, dont une grande partie des nouveaux arrivants sont affligés du typhus, la Ville de Montréal impose une quarantaine et héberge les Irlandais dans des abris temporaires éloignés du centre de la population, où les Sœurs Grises les soignent. Des milliers de morts sont alors enterrés dans un cimetière aménagé à l'ouest des abris. Bien que le cimetière des irlandais ne fasse pas partie du cimetière de l'Hôpital général proprement dit, il est aménagé sur une terre que l'hôpital possède à la pointe Saint-Charles. Victoriatown a possiblement été localisé sur un ancien marécage où les Amérindiens ont, selon la tradition, chassé l'oie. Ce lieu constitue une enclave près du fleuve Saint-Laurent, aujourd'hui au sud de la rue Mill. En 1853, le terrain est vendu avec une plus grande partie de terre au Grand Tronc qui le cède au *Lord Bishop of Montreal* en 1870. Entre-temps, lors d'excavations pour le pont Victoria en 1859, des ouvriers exhument des victimes du typhus et érigent un monument à ces derniers. En 1900, le Grand Tronc, sans aucune consultation avec le propriétaire ni la communauté irlandaise, enlève le monument et le transporte au square Saint-Patrick. La controverse entamée par cette action unilatérale n'est réglée qu'en 1912 lorsque le *Board of Railway Commissioners* autorise le Grand Tronc à acheter une

partie du cimetière pourvu que le chemin de fer entretienne le site du monument sur le reste du lot. Il est probable que des sépultures soient toujours en place dans ce secteur.

#### 22.AP.2, 22.AP.4 et 22.A.1 – Côte-Saint-Paul et canal de Lachine

Ce secteur est originellement localisé en bordure sud de l'ancien lac aux Loutres ou petit lac Saint-Pierre. Un tel emplacement correspond potentiellement à une zone utilisée pour la chasse à la sauvagine, dans le cadre d'activités de subsistance pratiquées par les groupes amérindiens de la préhistoire.

Le village de Côte-Saint-Paul constitue d'abord un petit bourg à vocation agricole dont l'occupation date du début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il comprend alors une quinzaine de maisons et de bâtiments secondaires de type rural qui bordent un ancien chemin, aujourd'hui la rue Saint-Patrick. Au sud, se trouve la côte des Argoulets, nommée plus tardivement le chemin du Bas-Lachine ou *Lower Lachine Road*. Ce chemin est la route traditionnelle qu'empruntent voyageurs et marchandises, pour contourner les rapides de Lachine. En 1821-1822, dans le foulée des travaux d'excavation du canal de Lachine, le lac aux Loutres est asséché. L'ouverture du canal en 1825, change la morphologie du lieu et crée une affluence encore jamais vue dans cette communauté rurale.

Le chemin de la rivière Saint-Pierre, aujourd'hui rue de l'Église, ouvre au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il relie les côtes des Tanneries, des Argoulets et Saint-Paul. Deux types de familles s'installent à la côte Saint-Paul : des familles anglophones aisées et des immigrants qui louent à peu de frais les fermes abandonnées. L'énergie hydraulique des écluses est également employée comme source énergétique pour des moulins. Un moulin à farine et une scierie sont construits en amont des écluses Saint-Paul, puis des industries du fer et de la fonte sont implantées à proximité des écluses. Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, d'autres usines ouvrent leurs portes : la fabrique d'outils et de mèches Gawen Gilmore, l'usine de cloches à traîneaux de Charles Orlando Clark et la fonderie *Frottingham & Workman*. Le besoin de main-d'œuvre entraîne, encore une fois, un accroissement de l'occupation résidentielle qui contribue à l'émergence d'un véritable village. On trouve sur la rue de l'Église, l'église paroissiale, deux écoles, un bureau de poste, des magasins et quelques hôtels. L'ensemble conventuel de la rue de l'Église, le site du patrimoine de la Côte-Saint-Paul, en est le témoin.

#### *Montreal Light, Heat & Power*

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, près du chemin de la côte Saint-Paul, sur le lot 3600, s'installe *La Montreal Light, Heat & Power*. En 1935, presque tous les bâtiments sont démolis à l'exception d'un réservoir cylindrique qui est démantelé dans les années 1950, pour l'aménagement du parc Gadbois. Les vestiges de ce complexe énergétique sont conservés dans les limites de l'espace public.

#### Complexe *Frottingham & Workman*, canal d'amenée *Parkyn*, centrale électrique

Les premiers aménagements industriels dans ce secteur commencent dès 1822, avec le creusement du canal de Lachine et l'aménagement des deux écluses de la côte St-Paul. En 1840, on trouve au sud des écluses, la maison de l'éclusier et cinq autres bâtiments qui appartiennent à William Parkyn. Entre 1852 et 1853, Parkyn aménage un canal d'amenée au sud des écluses de 1825. Ce canal de 2 000 pieds de longueur par 44 pieds de largeur prend sa source en amont du complexe éclusier. À cette époque, quatre bâtiments sont accolés sur la berge nord du canal hydraulique : un moulin à farine, une manufacture de haches, une fabrique de pelles et une manufacture de clous. L'élargissement du canal de Lachine génère la construction d'une nouvelle écluse en

1848, au nord des écluses de 1825. En 1859, Parkyn cède ses intérêts à la *Frothingham & Workman*. En 1862, des modifications sont apportées aux écluses de 1825 qui sont transformées en déversoir régulateur. Deux ponts de bois situés aux extrémités amont et aval du déversoir permettent d'accéder au chemin public, aujourd'hui rue Saint-Patrick.

En 1869, la minoterie appartenant également à William Parkyn est agrandie et devient la propriété de la *Royal Canadian Flour Mills*, tandis que la manufacture de haches adjacente est désormais la propriété de *Frothingham & Workman*. Des coursiers alimentent ces industries en énergie par l'intermédiaire de turbines. À partir de 1885, la *Montreal Blanket Co.* acquiert la *Royal Canadian Flour Mills*. À cette époque, le canal de Lachine est élargi à nouveau entraînant la construction en 1879, d'une nouvelle écluse au nord de celle de 1848. En 1902, une centrale électrique est construite, elle sert de centrale unique et fournit toute l'énergie électrique nécessaire pour alimenter les écluses, les ponts, les ateliers et l'éclairage du canal. En 1913, la *Montreal Blanket Co.* et les bâtiments de la *Frothingham* ont disparus. Une usine de tonneaux comprenant plusieurs bâtiments est toujours présente en 1955. La *Montreal Blanket* opère son usine de textile jusqu'en 1966, année où le terrain est exproprié par la Ville de Montréal. De 1966 à 1976, le déversoir sud, les ponts permettant de l'enjamber, le canal d'amenée et les coursiers d'alimentation sont remblayés. Les bâtiments de la *Montreal Blanket* de même que la centrale électrique et l'usine de tonneaux sont démolis. De nombreux témoins archéologiques de ces complexes industriels et des aménagements hydrauliques attenants, sont conservés *in situ*. Le site archéologique BiFj-066 dont les vestiges sont en excellent état de conservation, est en voie de classement en vertu de la Loi sur les biens culturels.

#### 22.AP.3 et 22.A.2 – Ferme Angrignon

Le parc Angrignon a été nommé en l'honneur de Jean-Baptiste Arthur Angrignon, homme d'affaires, négociant et échevin à la Ville de Montréal de 1875 à 1948. Dans les années 1920, ce complexe agricole, propriété de la famille Crawford, comporte une érablière en exploitation. Les bâtiments principaux semblent être regroupés à proximité du canal de l'Aqueduc. En 1954, la Ville planifie y aménager un jardin zoologique.

#### 22.AP.4 – Côte-Saint-Paul et canal de Lachine

Voir texte 22.AP.2

#### 22.AP.5, 22.AP.6 et 22.A.1 – Saint-Henri-des-Tanneries et canal de Lachine

Vers 1770, un village spécialisé dans le travail du cuir, connu sous l'appellation de Saint-Henri-des-Tanneries, s'élève déjà dans ce secteur, à proximité de la petite rivière Saint-Pierre. Au moment de la construction du canal de Lachine en 1825, Saint-Henri compte 466 habitants incluant 160 artisans du cuir, 250 agriculteurs et 30 hôteliers et aubergistes. Avec l'ouverture du canal de Lachine et le développement industriel qui s'en suit, Saint-Henri entre dans une phase d'urbanisation. La deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle voit l'apparition des premières tanneries industrielles, de chantiers navals et de l'industrie du textile et des métaux. C'est également pendant cette période que le square Sir-George-Étienne-Cartier est aménagé afin de renforcer la fonction résidentielle de cet espace fortement industrialisé.

#### *Canada Malting Co. et Montreal Fire Bricks Co.*

Ce secteur industriel qui s'articule autour d'un couloir formé par le canal de Lachine et la rue Saint-Ambroise, est marqué par une grande diversité d'industries : textile, vêtement,

produit en fer et en acier, produit chimique, aliment et breuvage, matelas, etc. En 1904, la Ville de Saint-Henri autorise la *Canada Malting Co.* à s'établir dans sa localité. En plus des bâtiments nécessaires à la fabrication du malt, la compagnie projette de construire un élévateur à grain d'une capacité de 372 950 minots. L'industrie construit son usine en 1905, elle manufacture principalement du malt destiné à l'industrie de la bière et de la distillation. Le complexe compte deux malteries, côte à côte. La plus ancienne, du côté ouest, est en brique sur fondation de pierre. Les 11 silos qui sont y associés, ont été construits par *Johnson-Record Minneapolis*. Ils sont couverts de tuiles céramique afin d'améliorer la résistance au feu, il s'agit d'un exemple unique de ce type de construction. La malterie moderne, du côté est, est entièrement en béton. La *Montreal Fire Bricks Co.* occupe au début du XX<sup>e</sup> siècle, un espace plus à l'est où sont construits des fours pour la production de briques. Cette usine alimente fort probablement les nombreux chantiers de construction aux abords du canal de Lachine.

#### *Merchants Manufacturing*

Le complexe de la *Merchants* s'élève de part et d'autre de la rue Saint-Ambroise, entre les rues Saint-Ferdinand et la voie ferrée. Le 16 mai 1881, les villes de Saint-Henri et de Saint-Cunégonde votent en faveur de l'établissement de la *Merchants*. Cette usine destinée à la fabrication de la toile blanchie, commence son exploitation en 1882, elle fonctionne à l'énergie thermique.

Les autres industries implantées dans ce secteur sont une *Ice house*, 1879-1890, érigée à l'est de la rue Délinelle et représentée sur un plan de Goad de 1890. En 1889, la *Hogson Iron & Tube Co.*, usine de tuyaux de fonte s'établit sur deux lots en bordure du canal, au niveau de la rue Saint-Philippe. L'entreprise est achetée en 1902, par la *Montreal Rolling Mill* qui devient la *Stelco*.

#### *Globe Hat Works Co.*

Ce complexe situé à l'angle des rues Turgeon et Saint-Ambroise se compose de six bâtiments qui se referment sur une cour intérieure. Ce complexe chapelier présumé débute ses opérations en 1911-1912, au 12, rue Turgeon. L'Atlas historique de Goad confirme la présence de l'entreprise, alors que l'Underwriter's de 1964 indique que la chapellerie a fait place à la *Nordic Hoiseries*, une entreprise fabriquant des bas de nylon. Les Fils Laxer occupe aujourd'hui le complexe.

#### *Tannery Moseley & Ricker*

La tannerie Moseley, *Tannery Moseley & Ricker* ou encore *Moseley Shoe Leather Co.*, est aménagée en bordure du canal de Lachine, un peu à l'est de la voie ferrée du Grand Tronc, sur un terrain acquis par Edward Moseley en 1858. L'entreprise entre en activité en 1859 et forme un complexe d'une douzaine de bâtiments. Cette tannerie (site archéologique BiFj-54) est dotée d'équipement industriel qui utilise la vapeur comme force motrice. L'incendie du bâtiment principal du complexe requiert une reconstruction à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ce nouveau bâtiment de brique rouge est toujours en place, à l'angle sud-ouest des rues Saint-Ambroise et Turgeon.

#### 22.AP.6 – Saint-Henri-des-Tanneries et canal de Lachine

Voir texte 22.AP.5

#### 22.AP.7 – Aqueduc de Montréal

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'alimentation en eau de Montréal se fait essentiellement par l'entremise des puits et des sources ou de l'eau puisée directement dans le fleuve; cette

eau est souvent de mauvaise qualité, à cause de la contamination créée par les latrines. Le premier réseau d'aqueduc est formé de citernes et de conduites de bois, construites par la firme privée *Montreal Water Works*. Le réseau fonctionne par gravité et fournit de l'eau à une minorité de citoyens, à partir de sources en provenance du Mont Royal. Des pompes à vapeur et de nouvelles citernes sont ajoutées au système entre 1817 et 1845. La compagnie est ensuite achetée par la Cité de Montréal qui juge que l'approvisionnement n'est pas adéquat face à la croissance démographique de la population, on construit ainsi vers 1848, le réservoir du square Saint-Louis. Suite à d'importants incendies en 1852, la Ville de Montréal entérine le projet de construction du canal de l'Aqueduc, d'une station de pompage hydraulique et du réservoir McTavish. Ces nouveaux équipements sont mis en service en 1856 et permettent d'assurer un approvisionnement constant en eau. Cette méthode ne tient toutefois pas compte de la qualité de l'eau, car la station de filtration n'est ajoutée qu'en 1911, après une épidémie de fièvre typhoïde. La station de pompage est située du côté sud du canal de Lachine, à la hauteur de la rue Atwater, tandis que le canal de l'Aqueduc se dirige vers l'ouest à partir de cette station, en longeant la limite sud de l'arrondissement du Sud-Ouest. La prise d'eau de l'aqueduc est localisée en amont des rapides de Lachine, dans l'arrondissement LaSalle

Dans l'axe de la rue Atwater, la Ville de Montréal fait installer entre 1852 et 1856, une conduite d'alimentation en eau potable qui relie la maison des roues en bordure du canal de l'Aqueduc au réservoir McTavish. Cette conduite qui a donné son nom à l'avenue Atwater, n'est plus en fonction aujourd'hui. Elle a été remplacée par quatre conduites en 1930-1931, deux stations de pompage et plusieurs chambres de vannes font également partie de ces installations.

#### 22.AP.8 – Canal de Lachine

##### *Consumers Cordage Co* et canal d'alimentation

Vers 1852, John Converse construit une corderie au sud du canal de Lachine, entre les rues Brewster, St Patrick et Island. À partir de 1879, la *Consumers Cordage Co* possède cinq nouveaux bâtiments dont deux sont adjacents au bâtiment originel localisé à l'est de la rue Island. Un autre bâtiment figure immédiatement au nord du canal d'alimentation sur lequel est jeté un pont, dans l'axe de la rue Island. Le canal d'alimentation qui scinde la propriété en deux, est couvert partiellement entre 1890 et 1907, entre la *Consumers Cordage* et la rue des Seigneurs. Il traverse la rue des Seigneurs, longe la Belding Corticelli et se jette dans le bassin des Prêtres. Un segment de ce canal est toujours conservé sous la rue Island.

##### Redpath Sugar

Le complexe Redpath est érigé en 1854, selon les plans de l'architecte John Ostell (site archéologique BiFj-55). Au cours des 130 années d'opération de la Redpath, quelques 90 bâtiments y sont construits. Il en reste aujourd'hui 16, presque tous regroupés sur le lot initial. La *Belding Corticelli* est érigée en 1885, au sud du canal de Lachine, immédiatement à l'ouest du bassin des prêtres.

#### 22.AP.9 – Ferme St Gabriel

La ferme Saint-Gabriel occupe une vaste propriété de trois cents acres qui appartient aux Sulpiciens dès 1658. Ces terres se trouvent alors à l'intérieur de la plaine Sainte-Anne, elles sont irriguées par un bras de la rivière Saint-Pierre. Selon la grille actuelle des rues, la ferme occupe le quadrilatère formé par les rues Peel, Atwater, Mullins et William. La plupart des bâtiments de la ferme sont regroupés dans la partie est de la

propriété. L'agencement des bâtiments conserve son patron d'origine jusqu'à leur disparition à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La construction du canal de Lachine en 1825 a comme conséquence de scinder la ferme en deux parties, puis de provoquer un accroissement des activités industrielles et une intensification de l'occupation résidentielle. Ces facteurs n'influencent toutefois la propriété qu'à partir de 1840, avec la promulgation d'une ordonnance de la Couronne qui oblige les Sulpiciens à démembler le domaine. La vente des premiers lots débute en 1845. Une seconde phase d'urbanisation de la ferme survient en 1852, avec l'exploitation du potentiel énergétique des écluses Saint-Gabriel. Suite à l'inventaire archéologique réalisé sur un terrain de forme triangulaire borné par les rues de Condé, de la Ferme et Wellington, qui se trouve à l'intérieur des limites de la ferme Saint-Gabriel, il semble que les vestiges de la ferme soient plutôt conservés dans les emprises des rues de la Ferme, de Condé, Montmorency et Saint-Patrick et dans les espaces vacants localisés entre la rue Saint-Patrick et la canal de Lachine.

## 22.AP.10 – Canal de Lachine

### Canal de 1825

Dans ce secteur, le canal de 1825 a imprimé sa trace en suscitant la forme courbe des bâtiments à l'ensemble Canning/des Seigneurs et celle de la voie ferrée qui dessert le complexe Robin Hood. Cette partie du canal de 1825 est la seule, avec la section de Lachine, à témoigner du premier canal. On doit sa présence aussi tardive à son utilisation comme canal d'alimentation pour l'énergie hydraulique. Deux canaux de fuite, un au sud et un au nord, relié par des coursiers intermédiaires alimentant directement les roues ou turbines, complète l'organisation de ce système hydraulique. Quelques industries témoignent encore à ce jour de ce lien avec l'énergie hydraulique : l'arc voûté de la Belding Corticelli, l'entrée d'eau à Cartons recyclés, les vestiges du complexe hydraulique à la Pointe-des-Seigneurs.

### Cartons recyclés

Le complexe Cartons recyclés est établi sur un remembrement d'au moins cinq petites usines, la *Montreal Woollen Mills*, *Gair of Canada*, Ogilvie, etc. Les bâtiments les plus anciens sont probablement ceux d'Ogilvie car la *Montreal Woollen Mill Company* est fondée en 1878. L'usine actuelle recycle du carton, l'eau utilisée dans le processus de transformation provient du canal. Le canal de 1825 est possiblement conservé dans l'espace vacant attenant à Cartons recyclés de Montréal.

### Chantier naval Augustin Cantin

En 1841, Augustin Cantin fonde son premier chantier naval à l'angle des rues Prince et de la Commune. En 1845, il relocalise ses opérations sur un lot situé sur la rue Notre-Dame, près de la rue Canning où il dispose d'une cale sèche et d'un bassin de raboud. Il semble que le bassin et la cale sèche sont utilisés jusque dans les années 1950, et sont ensuite remplacés par la minoterie Robin Hood. Les installations du chantier Augustin Cantin sont aujourd'hui en partie dans le complexe *Robin Hoods Multifoods*, et sous les rues immédiatement à l'ouest en direction du parc Saint-Cunégonde, où des vestiges du chantier naval ont été relevés (site archéologique BiFj-63).

### Pointe-des-Seigneurs

Le site de Pointe-des-Seigneurs fait partie d'un ensemble industriel sis en bordure du canal de Lachine dont le cœur est formé par les écluses Saint-Gabriel. Les travaux de construction des écluses Saint-Gabriel s'amorcent en 1822 et l'ouverture du canal en 1825 entraîne l'implantation d'une première industrie, la meunerie Ogilvie, utilisant l'énergie hydraulique. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les réaménagements des écluses

entraînent la construction de nouvelles industries. L'utilisation maximale du site de la pointe se produit après 1879, suite à une deuxième phase d'élargissement du canal. Ce site archéologique unique comprend les terrains localisés de part et d'autre du canal de fuite, et le canal de fuite, il recoupe les installations hydrauliques et celles de multiples industries : la minoterie Ogilvie, la fonderie McDougall, la tonnellerie Gould et la *Montreal Saw Works* de Morlan-Watson & Co. ainsi que la chapellerie Smith.

#### 22.AP.11 – Canal de Lachine, bassins 1, 2, 3 et 4

Les bassins 1 et 2 ont été construits à l'emplacement du bassin Saint-Gabriel, un bassin rectangulaire ayant en son centre une île. Les plans de 1860 et 1869 montrent l'élargissement du bassin divisé en deux sections – les futurs bassins 1 et 2. Le bassin Saint-Gabriel sert au déchargement du bois de construction qui arrive par radeaux et est destiné au marché de Montréal. En 1882, des plans sont préparés pour la construction de deux bassins à revêtement de maçonnerie à Saint-Gabriel. En 1883, le contrat est accordé à Rodgers et Farrel. La *Canada Steamship Lines* érige sur la jetée, entre les bassins 2 et 3, un entrepôt de 750 pieds de long par 100 pieds de large, dans les années 1948.

Les bassins 1 et 2 sont remblayés vers 1965 et les bassins 3 et 4, dans les années 1970. L'emplacement des bassins 1 et 2 est occupé par l'édifice de la centrale postale récemment relocalisée. Les bassins 3 et 4 correspondent au vaste terrain vacant attenant à la centrale postale.

#### 22.AP.12 – Faubourgs Sainte-Anne et des Récollets

En 1832, l'Acte d'incorporation de la Ville de Montréal divise le territoire urbain en neuf quartiers. C'est ainsi que le quartier Sainte-Anne est créé en 1832 à partir des limites de l'ancien faubourg Sainte-Anne. On procède à des nouveaux découpages et une partie du quartier Sainte-Anne est appelée Pointe Saint Charles, en mémoire du concessionnaire de cette terre en 1654, Charles Le Moyne, Sieur de Longueuil. Par ailleurs, jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, on désigne par faubourg Saint-Joseph ou des Récollets, le développement faubourien situé immédiatement à l'ouest des fortifications, aujourd'hui à l'ouest de la rue McGill. Suite à l'ouverture du canal de Lachine, le quartier Sainte-Anne devient de loin le plus industrialisé de la Ville de Montréal grâce, en particulier, à l'exploitation de la vapeur et de l'énergie hydraulique.

#### Griffintown

Entre 1815 et 1830, se développe Griffintown l'embryon du futur quartier Sainte-Anne. Du nom de la propriétaire Mary Griffin, Griffintown devient un lieu privilégié pour les marchands, les artisans et les charretiers. Il constitue également un attrait pour les immigrants irlandais, notamment pour les ouvriers qui travaillent à la construction du canal de Lachine. Le développement industriel généré par l'ouverture du canal en 1825, et les travaux associés à la construction du port et à l'élargissement du canal, au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, favorisent le développement de ce quartier qui abrite une population irlandaise de plus en plus nombreuse. Plusieurs sites archéologiques ont été répertoriés dans ce quartier ancien dont le site de l'église Sainte-Anne. Les vestiges de cet ancien lieu de culte sont aujourd'hui mis en valeur *in situ* au parc Sainte-Anne.

#### Faubourg des Récollets

L'occupation s'amorce véritablement au début du XIX<sup>e</sup> siècle après le lotissement du fief Nazareth. Avant cette date, le lieu a été utilisé à des fins agricoles. Les premiers édifices

sont construits entre 1804 et 1825, dans la foulée du démantèlement des fortifications, exception faite de l'imposant bâtiment de Thomas McCord datant du XVIII<sup>e</sup> siècle. La vocation commerciale du quartier s'amplifie au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle mais les utilisations résidentielles, artisanales et commerciales perdurent jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle. Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, le fief Nazareth est également utilisé pour l'installation de moulins à vent. Cette spécialisation perdure au XIX<sup>e</sup> siècle. Les vestiges de deux moulins, en activité à partir du premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle jusque vers 1875, ont été récemment mis au jour à proximité de l'autoroute Bonaventure. Ce secteur abrite de nombreux vestiges des utilisations industrielle et résidentielle du territoire au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, de même que des activités agricoles et des meuneries qui y ont pris place aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

#### 22.AP.13 – Site du patrimoine de la côte Saint-Paul

Voir texte 22.AP.2

Ce secteur comprend l'église Saint-Paul et son presbytère, l'ancien Hôtel de ville et l'ancien pensionnat Notre-Dame-du-Rosaire. Il forme un noyau villageois qui rappelle une période au cours de laquelle Côte-Saint-Paul est une municipalité autonome. Il rappelle aussi l'importance des relations entre les instances publiques et religieuses.

#### 22.AP.14 – Tannerie des Rolland

La présence des tanneurs sur le territoire de Saint-Henri remonte au Régime français. Mais c'est à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle que cette spécialisation caractérise l'endroit. Située à la source de la rivière Saint-Pierre au pied d'une forte pente qui permet l'écoulement des eaux usées, c'est vers 1780, qu'une première famille, les Lenoir dit Rolland, des tanneurs, s'y installe. Le choix de cet emplacement est dicté par la présence de l'eau qui constitue une composante essentielle du procédé de tannage. Le village qui se développe, conserve une vocation agricole, ce que confirme l'installation d'un moulin à farine. Dès 1810, les besoins de la population locale commande la construction d'une église et d'une école. Ce village ancien est localisé à proximité de ce qui est aujourd'hui l'échangeur Turcot. L'ouverture du canal de Lachine en 1825 et la construction du chemin de fer du Grand Tronc en 1847, sont des incitatifs qui font glisser le pôle économique du village des tanneries vers l'emprise industrielle du canal.

### b. Les secteurs d'intérêt archéologique

#### 22.A.1– Canal de Lachine

Voir texte 22.AP.1, 22.AP.2, 22.AP.5

#### 22.A.2 – Ferme Angrignon

Voir texte 22.AP.3

### c. Les sites archéologiques

BiFj-011, scierie Brewster, parc des marchands de bois

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle/scierie

Entre 1830 et 1846, Benjamin Brewster est propriétaire d'une vaste ferme qui s'étend du canal de Lachine à la rue Notre-Dame. Il vend une partie de sa propriété mais se réserve l'emplacement où il a fait construire un grand bassin, le *Brewster's Basin*, et

une scierie, le *Brewster's Saw Mill*. La scierie Brewster est localisée dans la paroisse Sainte-Cunégonde. La construction du complexe de la scierie s'amorce entre 1846 et 1861, les activités s'y poursuivent jusque vers 1920. La scierie industrielle dont l'énergie motrice est la vapeur, comprend plusieurs bâtiments. Elle est joutée du côté ouest, par le bassin. Le bâtiment principal est relié à un *slip* qui s'ouvre sur le canal de Lachine. Le nom de la scierie est éventuellement modifié pour celui de *Mona Saw Mill* et le terrain est vacant à partir de 1930. L'inventaire et la fouille archéologiques réalisés en 1998 et en 2001, ont permis d'évaluer l'emplacement de la scierie Brewster, représentée par de très nombreux vestiges architecturaux et une impressionnante collection de pièces de machinerie (Arkéos & Archéocène 1999, Arkéos 2003). Le parc municipal a ainsi été aménagé en 2002 de manière à protéger *in situ* les vestiges archéologiques de ce site industriel unique.

BiFj-026, BiFj-027, BiFj-028 et BiFj-029, rues Saint-Patrick, Angers, Eadie et Angers  
Mesure de protection : aucune protection requise pour les emplacements des BiFj-026, BiFj-027, BiFj-028 et BiFj-029

Thème : activité résidentielle

Jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, seules quelques fermes implantées aux abords de l'actuelle rue Saint-Patrick occupent le territoire situé entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc. En 1825, la construction du canal de Lachine et l'essor industriel qui s'en suit, favorisent le développement du quartier Saint-Paul et la densification du cadre bâti. Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les ouvriers engagés dans les usines implantées en périphérie des écluses de Côte Saint-Paul, forment dorénavant la majeure partie de la population du quartier (SANM 1988). Dans le cadre des travaux de la Commission des services électriques de Montréal, de nombreux vestiges associés au cadre bâti ancien ont été relevés dans les rues Angers, Saint-Patrick et Eadie.

BiFj-035, ferme Saint-Gabriel, ferme de la Providence, maison Saint-Gabriel

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : monument historique classé

Thème : activité agricole / ouvrage de génie

En 1668, la propriété où se trouve aujourd'hui la maison Saint-Gabriel passe aux mains de Marguerite Bourgeoys. À cette époque, une maison y est déjà construite. L'aménagement de la ferme de la Providence, nommée également la ferme Saint-Gabriel, s'amorce en partie avant 1693 car le premier bâtiment est victime d'un incendie en 1693. Les terres cultivées comprennent la plaine inondable, aujourd'hui Verdun. Après la mort de Jacques LeBer, des liens s'établissent avec le fief de l'île Saint-Paul, aujourd'hui île des Sœurs, puisqu'au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Congrégation Notre-Dame transfère une partie de son exploitation agricole sur l'île. Quelques bâtiments de la ferme Saint-Gabriel subsistent encore aujourd'hui, notamment l'habitation, la maison Saint-Gabriel. La propriété originale a toutefois été graduellement amputée à des fins résidentielles.

Une étude de potentiel et un inventaire archéologiques ont été réalisés en 1991 (Ethnoscop 1992), sur le site de la maison Saint-Gabriel. Ces activités, à caractère préventif, avaient comme objectif de recueillir les premières données concrètes sur les aménagements de la ferme. Une étude archéologique a également été réalisée en référence à la ferme Saint-Gabriel, au parc LeBer, un espace autrefois intégré à la ferme (Ethnoscop 2003). Des aménagements reliés au contrôle des eaux, une digue, maintenant invisibles sous les remblais de nivellement, ont été localisés dans les limites

du parc LeBer. Cet ouvrage ancien a constitué une mesure de protection contre les crues et les inondations saisonnières.

BiFj-041, BiFj-044, BiFj-045, BiFj-046, BiFj-047 et BiFj-048, îlots de bâtiments du XIX<sup>e</sup> siècle

Mesure de protection : aucune protection requise pour les emplacements des BiFj-041, BiFj-044

Mesure de protection : sites archéologiques BiFj-045, BiFj-046, BiFj-047 et BiFj-048 à protéger

Thème : activités résidentielle / commerciale

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le nom de faubourg Sainte-Anne se modifie en celui de Griffintown, du nom de la propriétaire, Mary Griffin. Ce faubourg situé près du port est un lieu privilégié pour les marchands, les artisans et les charretiers. Il constitue également un attrait pour les immigrants irlandais, notamment pour les ouvriers qui travaillent à la construction du canal de Lachine. Le développement industriel généré par l'ouverture du canal en 1825, et les travaux associés à la construction du port et à l'élargissement du canal, au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, favorisent le développement de Griffintown qui abrite une population irlandaise de plus en plus nombreuse. Vers 1860, il ne reste que peu de terrain vacant, puisque le bâti résidentiel occupe densément le territoire. Le quartier devient même surpeuplé au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, générant des problèmes de salubrité. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, de nouvelles rues sont ouvertes parfois à travers le bâti existant. Vers 1950-1960, la démolition du bâti s'accélère et impose une migration de la population vers d'autres quartiers (GRHQ 1996, 1997).

îlot de la Montagne – Murray (BiFj-041)

Les travaux de construction du pont Wellington et de ses approches ont donné lieu à un inventaire archéologique, notamment sur la rue McCord, aujourd'hui de la Montagne, à un endroit où s'élevait un bâtiment résidentiel et commercial. Les recherches ont permis de documenter les vestiges d'une ancienne résidence multifamiliale construite entre 1850 et 1856.

îlot des rues Murray, Young, Smith et Wellington - briqueterie William Smith (BiFj-044)

L'inventaire archéologique réalisé sur le site BiFj-044 a pris place dans un secteur d'expropriation ancienne pour l'élargissement de la rue Wellington, anciennement Smith. Il a permis la mise au jour de la briqueterie William Smith, en opération de 1880 à 1912.

îlot des rues Young, Peel, Wellington et Smith (BiFj-045).

Un inventaire archéologique dans une cour ancienne entre deux rangées de maisons datées de 1850-1880, a permis d'enregistrer une fosse de latrines en bois. La fouille des latrines a fourni une collection d'artéfacts de type domestique dont plusieurs spécimens sont complets : vaisselle de table, contenants associés à la conservation des aliments, boucles de ceintures, souliers, pipes et bouteilles pharmaceutiques.

îlot des rues Ann, Shannon, Wellington et Smith (BiFj-046)

Un inventaire archéologique réalisé à l'angle des rues Ann et Shannon a mis au jour des structures de bois, vestiges de stalles d'une écurie ou d'une étable et une latrine. Ces aménagements originellement en arrière-cour, sont datés de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les fondations de pierre d'un bâtiment situé sur la rue Ann ont été enregistrées. Ce bâtiment de type commercial mesure environ 22 mètres de longueur, il est présent à cet endroit durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

îlot des rues Dalhousie, Ann, Wellington et Smith (BiFj-047)

Un inventaire archéologique effectué entre les rues Ann et Dalhousie a mis au jour une fondation de pierres qui correspond aux vestiges d'un bâtiment érigé à cet endroit entre 1825 et 1850. Divers vestiges de bois ont également été identifiés dans la cour arrière d'un autre bâtiment : auge pour animaux domestiques, latrines et sablière d'un bâtiment secondaire.

îlot des rues Nazareth, Dalhousie, Ottawa et Wellington (BiFj-048)

Le site BiFj-48 est délimité par les rues Wellington, Nazareth, Ann et l'axe de l'ancienne rue Brennan. Un sondage réalisé à l'angle des rues Wellington et Nazareth a permis de dégager le coin nord-ouest d'une église presbytérienne, construite au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (GRHQ, 1997). Une fouille archéologique a pris place en 2000, sur le site BiFj-048 (Arkéos, 2002), à l'ouest de la bretelle d'accès de l'autoroute Bonaventure. Elle visait à localiser le cadre bâti situé en front sur la rue Nazareth. Les résultats témoignent d'une séquence d'occupation qui débute vers 1850. L'intervention a également permis d'observer une technique inusitée de réparation de fondations, soit l'utilisation de mâchefer versé à chaud.

BiFj-042, église Sainte-Anne, parc Sainte-Anne

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : institutionnel / religieux

L'église Sainte-Anne et son presbytère construits en 1854 et agrandis à partir de 1884, sont démolis en 1970. Cette église devient le coeur de la nouvelle paroisse Sainte-Anne et dessert la population de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles. Elle constitue un exemple remarquable des lieux de culte de la communauté catholique irlandaise qui regroupe principalement des travailleurs d'usine, des employés du Grand Tronc et des manœuvres. L'inventaire archéologique (GRHQ 1996) a permis l'évaluation des vestiges de l'église Sainte-Anne. Les recherches menées de 1998 à 1999, ont mis en évidence les différentes caractéristiques architecturales de l'église et du presbytère de même que de leurs différentes phases de construction (Ethnoscop 2000). Une partie des vestiges de l'église Sainte-Anne sont mis en valeur *in situ* dans le parc Sainte-Anne.

BiFj-050, Reliable Steel & Metals Co.

Mesure de protection : aucune protection requise pour l'emplacement du BiFj-050

Thème : activité commerciale

Situé à l'intérieur des limites de l'ancienne ferme Saint-Gabriel, ce secteur de la ville connaît une première phase d'urbanisation avec la construction du canal de Lachine en 1825 et le lotissement des terres des Sulpiciens à partir des années 1840. Toutefois, ce n'est qu'à partir de 1852, avec la mise en location de lots hydrauliques et l'établissement d'industries aux abords des écluses Saint-Gabriel, que les ouvriers affluent dans ce secteur en quête d'espace à bâtir. Le terrain à l'étude se compose de quatre lots cadastraux vendus à l'encan public, le 2 septembre 1856. Il faut cependant attendre les années 1870 pour y voir apparaître un premier bâtiment, une maison à deux étages, sur le lot 2840. Puis, au cours des années 1880, un bâtiment s'ajoute sur chacun des lots 2837 et 2838. Le lot 2839 demeure vacant jusqu'en 1938, alors qu'il est transformé en parc à ferraille. L'entreprise change de main en 1947 et le nouveau propriétaire achète les trois lots voisins pour agrandir son commerce connu sous le nom de Reliable Steel & Metal Co. Un inventaire archéologique réalisé en 1995 (Arkéos 1995), a permis d'évaluer les traces des occupations résidentielles et commerciales, plus spécifiquement celles du lot 2838.

BiFj-052, brasserie Dow & Co.

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Thème : activité commerciale

Le développement industriel généré par l'ouverture du canal en 1825 et les travaux associés à la construction du port et l'élargissement du canal, au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, favorise le développement de Griffintown qui abrite une population irlandaise de plus en plus nombreuse. Un inventaire archéologique sur la rue Peel, anciennement Colborne, entre les rues Notre-Dame et William, a permis de mettre au jour un bâtiment résidentiel érigé durant cette période. Ce bâtiment a également été utilisé comme magasin jusqu'en 1915 (GRHQ 1997). De plus, le remblai de démolition découvert dans la rue Peel, comportait des éléments architecturaux et de culture matérielle associés à la brasserie Dow, en particulier les vestiges d'une imposante fondation de pierres associée au *Ice House Ale Storage*.

BiFj-053, rue Peel, espace entre les rues William et Ottawa

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Thème : activité résidentielle

L'inventaire archéologique, à l'angle des rues Peel et Ottawa, a permis d'expertiser une habitation ouvrière datée de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et un ensemble d'ouvrages de génie utilisés pour l'élimination des eaux usées (GRHQ 1997).

BiFj-054, tannerie Moseley, parc des corroyeurs

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle / tannerie

La tannerie Moseley, *Tannery Moseley & Ricker* ou encore *Moseley Shoe Leather Co.*, est aménagée en bordure du canal de Lachine, un peu à l'est de la voie ferrée du Grand Tronc, sur un terrain acquis par Edward Moseley en 1858. L'entreprise entre en activité en 1859 et forme un complexe d'une douzaine de bâtiments. Cette tannerie est dotée d'équipement industriel qui utilise la vapeur comme force motrice. L'incendie du bâtiment principal du complexe requiert une reconstruction à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ce nouveau bâtiment de brique rouge est toujours en place, à l'angle sud-ouest des rues Saint-Ambroise et Turgeon. En 1995, un inventaire archéologique a pris place dans les limites d'un terrain vacant destiné à devenir un parc (Prévost 1996) et en 1998, dans la rue Turgeon (Arkéos & Archéocène 1999). La fouille archéologique réalisée en 2001 (Arkéos & Archéocène 2003) a permis d'identifier les vestiges de plusieurs bâtiments, dont le *Bark Mill* et un entrepôt, tous faits de bois. L'identification, la distribution spatiale et l'interprétation des niveaux stratigraphiques se sont avérées les meilleurs outils pour circonscrire les limites des différents bâtiments, leur aménagement intérieur et les aires de circulation.

BiFj-055, Redpath Sugar

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle / raffinerie de sucre

La raffinerie de sucre Redpath en opération en 1854, forme un complexe industriel qui occupe un large quadrilatère en bordure du canal de Lachine. Il s'agit de la première raffinerie de sucre implantée au Canada qui a su se distinguer tant par le caractère monumental de ses installations que par le modernisme des technologies utilisées au fil des ans. L'usine a été fermée en 1979, mais de nombreux bâtiments sont toujours en

place, dont un bâtiment d'origine, les autres témoignent des divers réaménagements du complexe de la raffinerie. Le complexe de la Redpath a fait l'objet d'un inventaire archéologique (Archemi 1998, Arkéos 1999) qui a permis d'identifier de nombreux vestiges architecturaux associés à des bâtiments aujourd'hui disparus. L'examen des niveaux stratigraphiques a également fourni des indices interprétatifs, notamment sur la localisation et les revêtements des aires de travail et de circulation.

#### BiFj-058, glacière Napoléon Archambault

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité commerciale

Les terres où se trouve le site BiFj-058, aujourd'hui à proximité du marché Atwater, sont comprises au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, dans les limites de la ferme de George Gregory. Les cartes de Sitwell et Hopkins illustrent, à cet endroit, un bâti résidentiel au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Une glacière y est également construite par Napoléon Archambault, un marchand de glace, vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce dernier la cède à la *City Ice Co.*, l'une des plus grosses compagnies de glace à Montréal. Les glacières de cette époque sont des bâtiments où peuvent être entreposés la glace et les denrées alimentaires. La glacière est désaffectée vers 1930 alors que le terrain appartient à la compagnie *Rutherford Lumber*. La construction du marché Atwater en 1932 et la modification du tracé des rues entraînent l'aménagement d'un terre-plein où les vestiges de la glacière ont été enregistrés (Arkéos & Archéocène 1999, Ethnoscop 2002).

#### BiFj-060, site de H. B. Smith

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle

Le site BiFj-060 correspond à un espace vacant localisé sur le tracé de la rue Brennan, à l'angle de la rue Ann. Suite à l'inventaire archéologique, il est caractérisé par un important dépôt de céramique découvert dans une fosse creusée à même le sol. L'analyse de ce corpus de données a permis d'identifier près de 3 000 objets, principalement de la vaisselle de table et de service dont les décors et les pâtes laissent entrevoir une date vers 1840 (Ethnoscop 2000).

#### BiFj-063, Montreal Rolling Mills

Mesure de protection : aucune protection requise pour l'emplacement du BiFj-063

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activités maritime / industrielle

Le site de la *Montreal Rolling Mills* est localisé entre les rues Dominion, Sainte-Cunégonde, Georges-Vanier et le canal de Lachine. Ce secteur de la ville connaît une occupation de type agricole jusqu'en 1825. Cette vocation semble persister jusqu'en 1846 sur le site de la future industrie, alors qu'Augustin Cantin y ouvre un chantier maritime. Il fait construire un bassin de radoub en 1852 et un bâtiment, vers 1875. La *Montreal Rolling Mills* s'installe à l'ouest du chantier Cantin et devient rapidement l'une des plus importantes usines de transformation du fer. Connue sous le nom de Stelco à partir des années 1920, cette industrie marquera pour les décennies à venir, le paysage de ce tronçon du canal de Lachine. L'inventaire archéologique réalisé en 2001 sur le site BiFj-063 a permis la mise au jour d'un parement du bassin de radoub du chantier maritime Cantin, d'une section du canal d'aménée construit entre 1843 et 1848 et d'un

ponceau reliant une petite île sise entre le canal d'aménée et le canal de Lachine (Ethnoscop 2002).

BiFj-064, Montreal Warehousing Co.

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle

Le site archéologique BiFj-064 est localisé à l'angle des rues Peel et de la Commune, à l'emplacement de la *Montreal Warehousing Co.*, cet entrepôt est attenant aux bassins 3 et 4 du canal de Lachine. L'inventaire archéologique réalisé lors de la réouverture de la rue Peel, anciennement Colborne, a démontré la présence de plusieurs vestiges architecturaux de cet immense entrepôt à farine construit en 1860 (Ethnoscop 2000, Arkéos 2003).

BiFj-066, complexe hydraulique des écluses Saint-Paul, complexe Frothingham & Workman

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine, site archéologique en voie de classement

Thème : activité industrielle / énergie hydraulique

L'ouverture du canal de Lachine en 1825 favorise, outre le passage des navires, le développement industriel le long du canal et l'utilisation de l'énergie hydraulique à l'emplacement des différentes écluses. Les écluses Saint-Paul sont d'ailleurs utilisées à cette fin, grâce à un dénivelé de trois mètres. Les résultats de l'inventaire archéologique réalisé en 2001, indiquent que l'emplacement abrite les vestiges de divers aménagements hydrauliques de même qu'industriels : les écluses de 1825, la maison de l'éclusier ante 1840, le déversoir régulateur, le canal d'aménée, la centrale hydroélectrique, l'usine de la *Montreal Blanket*, des vestiges de ponts de bois, d'anciens niveaux de circulation de la rue Saint-Patrick, ainsi que les coursiers d'alimentation secondaires (Patrimoine Experts 2003). Les vestiges archéologiques découverts se sont révélés en excellent état de conservation, ils sont conservés intégralement *in situ*.

BiFj-068, ferme Saint-Gabriel, ferme des Sulpiciens

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité agricole

La ferme Saint-Gabriel occupe une vaste propriété de 300 acres qui appartient aux Sulpiciens dès 1658. Ces terres se trouvent alors à l'intérieur de la plaine Sainte-Anne, elles sont irriguées par un bras de la rivière Saint-Pierre. Selon la grille actuelle des rues, la ferme occupe le quadrilatère formé par les rues Peel, Atwater, Mullins et William. La plupart des bâtiments de la ferme sont regroupés dans la partie est de la propriété. L'agencement des bâtiments conserve son patron d'origine jusqu'à leur disparition à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La construction du canal de Lachine en 1825 a comme conséquence de scinder la ferme en deux parties, puis de provoquer un accroissement des activités industrielles et une intensification de l'occupation résidentielle. Ces facteurs n'influencent toutefois la propriété qu'à partir de 1840, avec la promulgation d'une ordonnance de la Couronne qui oblige les Sulpiciens à démembler le domaine. La vente des premiers lots débute en 1845. Une seconde phase d'urbanisation de la ferme survient en 1852, avec l'exploitation du potentiel énergétique des écluses Saint-Gabriel. Suite à l'inventaire archéologique réalisé sur un terrain de forme triangulaire borné par les rues de Condé, de la Ferme et Wellington, qui se trouve à l'intérieur des limites de la

ferme Saint-Gabriel, il semble que les vestiges de la ferme soient plutôt conservés dans les emprises des rues de la Ferme, de Condé, Montmorency et Saint-Patrick et dans les espaces vacants localisés entre la rue Saint-Patrick et la canal de Lachine (Arkéos 2001, SACL 2003).

#### BiFj-069, Pointe-des-Seigneurs

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle / énergie hydraulique

La Pointe-des-Seigneurs fait partie d'un ensemble industriel sis en bordure du canal de Lachine dont le cœur est formé par les écluses Saint-Gabriel. Les travaux de construction des écluses Saint-Gabriel s'amorcent en 1822 et l'ouverture du canal en 1825 entraîne l'implantation d'une première industrie, la meunerie Ogilvie, utilisant l'énergie hydraulique. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les réaménagements des écluses entraînent la construction de nouvelles industries. L'utilisation maximale du site de la pointe se produit après 1879, suite à une deuxième phase d'élargissement du canal. Le déclin s'amorce vers 1907, pour se confirmer entre 1960-1970, avec la fermeture du canal en tant que voie commerciale.

La planification des recherches archéologiques à la Pointe-des-Seigneurs a permis de colliger un important corpus de données archéologiques, historiques, iconographiques et technologiques. Le programme d'inventaire archéologique a été mis en oeuvre en 2001 dans le but d'évaluer les installations des principales industries : la minoterie Ogilvie (1837-1948), la fonderie McDougall (1857-1990), la tonnellerie Gould (1857) et la *Montreal Saw Works* de Morlan-Watson & Co. (1868-1879) ainsi que la chapellerie Smith (1880-1920). L'utilisation de l'énergie motrice sous toutes ses formes a, de plus, fait l'objet d'une expertise particulière (SACL 2002, 2003). De multiples vestiges architecturaux ont été répertoriés permettant ainsi de comprendre l'évolution technologique des différents complexes et d'estimer la complexité de cette enclave industrielle. Le site archéologique comprend les terrains localisés de part et d'autre du canal de fuite, et le canal de fuite. Les fouilles archéologiques doivent être poursuivies sur ce site industriel unique et un parc archéologique doit y être aménagé.

#### BiFj-075, moulins à vent

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle

Ce site particulier, délimité par les rues Brennan, Nazareth, de la Commune et l'autoroute Bonaventure, est compris historiquement dans les limites de l'ancien quartier ouvrier du Griffintown qui s'est urbanisé suite à l'ouverture du canal de Lachine en 1825. Avant cette date, le paysage n'est ponctué que par la seule présence de la ferme de l'Hôtel-Dieu, le long de la rue Wellington, et de quelques moulins à vent en bordure du fleuve. Incidemment, deux de ces moulins ont été découverts sur le site BiFj-75. Après 1825, ces espaces sont utilisés pour des activités de manutention et d'entreposage. Ainsi, le premier moulin à vent disparaît durant le second quart du XIX<sup>e</sup> siècle tandis que le second moulin, localisé dans une zone où le cadre bâti demeure clairsemé tout au long des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, occupe le site jusqu'au troisième quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Sa démolition survient entre 1872 et 1879. Le site archéologique BiFj-75 a fait l'objet d'un inventaire archéologique (Arkéos 2003) dans le but de localiser les vestiges des moulins à vent et d'en assurer la conservation *in situ*.

BiFj-076, square Sir-Georges-Étienne-Cartier  
Mesure de protection : site archéologique à protéger  
Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine  
Thème : activité industrielle

Vers 1770, un village spécialisé dans le travail du cuir, connu sous l'appellation de Saint-Henri-des-Tanneries, s'élève déjà dans ce secteur, à proximité de la petite rivière Saint-Pierre. Au moment de la construction du canal de Lachine en 1825, Saint-Henri compte 466 habitants incluant 160 artisans du cuir, 250 agriculteurs et 30 hôteliers et aubergistes. Avec l'ouverture du canal de Lachine et le développement industriel qui s'en suit, ce secteur du canal entre dans une phase d'urbanisation. La deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle voit l'apparition des premières tanneries industrielles, de chantiers navals et de l'industrie du textile et des métaux. C'est également pendant cette période, soit en 1876, que le square Sir-George-Étienne-Cartier est aménagé afin de renforcer la fonction résidentielle de cet espace fortement industrialisé. L'inventaire archéologique réalisé dans la partie sud du site BiFj-076 a permis de mettre au jour une aire de circulation et de mieux comprendre la nature du tissu archéologique en place. Composée d'un cailloutis et antérieure au creusement du canal de Lachine, l'aire de circulation enregistrée semble correspondre à un passage à sec en périphérie d'un ancien plan d'eau, le lac Saint-Pierre (Ethnoscop 1998). Ce dernier est attesté par un dépôt marneux découvert dans les niveaux naturels et par l'analyse des macro-restes végétaux qui confirment la présence de plusieurs espèces typiques des milieux humide et aquatique.

#### 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<sup>e</sup> 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/archo/bib\\_recherche.htm](http://www2.ville.montreal.qc.ca/urb_demo/domaines/archo/bib_recherche.htm)

### **Bibliographie spécifique de l'arrondissement**

*Le pont Victoria. Un lien vital/Victoria Bridge. The Vital Link*, Montréal, Musée McCord d'histoire canadienne/McCord Museum of Canadian History, 127 p.

ARCHEMI, MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC, HISTOBEC, PRUD'HOMME Chantale. *Inventaire et évaluation des ressources culturelles du canal de Lachine. Rapport synthèse*. (3 volumes) Réalisé pour le compte de Parcs Canada, novembre 1995.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON. *La Côte Saint-Paul. Le patrimoine de Montréal. Quartier Saint-Paul*, Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1991, 24 p., Coll. Pignon sur rue.no 13.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON. *Voies de fer et voies d'eau. Le patrimoine de Montréal. Quartiers du Sud-Ouest*, Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1991, 24 p., Coll. Pignon sur rue no 1.

DESJARDINS, Pauline. *Évaluation du patrimoine industriel. Critères généraux*, Montréal, Archemi/Service du développement économique et du développement urbain, 29 août 2003, 56 p.

DESLOGES, Yvon et Alain GELLY. *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950*, Sillery, Septentrion, 2002, 214 p.

ETHNOTECH INC. *Analyse du macro-inventaire montréalais-Quartier Saint-Paul*. Étude réalisée pour le compte du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal et du Ministère des affaires culturelles du Québec. Montréal, 1983, 104p.

JAMES, Ellen. *John Ostell. Architecte, arpenteur/Architect, Surveyor*, Montréal, Musée McCord/McCord Museum, 1985, 112 p.

LAUZON, Gilles. *1875 Saint-Henri*, Montréal, Société historique de Saint-Henri, 1985, 23 p.

MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC. *Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale, analyse architecturale, recherches historiques du site d'Alstom (Atelier du Grand Tronc), Canal de Lachine*. Réalisé pour le compte de Parcs Canada, Juin 2002, 58 p.

POITRAS, Claire et Harold BÉRUBÉ. *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine- partie Sud-Ouest*, Montréal, Ville de Montréal/INRS, 2004, p.

RIOUX, François avec la collaboration de GAGNÉ, François. *Étude des caractéristiques urbaines et architecturales des abords du canal de Lachine*. Réalisée pour le compte du Service de l'habitation et du développement urbain de la Ville de Montréal, Juillet 1990, 79 p.

### **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.





